

الاهميين الاستاذ نجيب الدين الاحمر

في العصر النبوي

(٥٦٧-٦٤٨هـ / ١١٧١-١٢٥٠م)

© (تاريخ نشر الكتاب) دارّة الملك عبد العزيز



تم ترخيص هذا العمل بموجب ترخيص دولي Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

جميع الحقوق محفوظة بإستثناء ما يتم ترخيصه بموجب تراخيص الإبداع المشاع (Creative Commons) المحددة أعلاه. أي استنساخ أو استخدام آخر غير مخصص على النحو الوارد أعلاه ، من قبل أي وسائل إلكترونية أو آلية (بما يتضمن وليس حصراً على النسخ ، التوزيع العام ، العرض عبر الإنترنت ، وتخزين المعلومات الرقمية واستعادتها) يتطلب ذلك إذن خطى من الناشر (الدارّة).

© (Date of publishing) King Abdulaziz Foundation (DARAH)



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 license (International).

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

All rights reserved except as licensed pursuant to the Creative Commons license identified above. Any reproduction or other use not licensed as above, by any electronic or mechanical means (including but not limited to photocopying, public distribution, online display, and digital information storage and retrieval) requires permission in writing from the publisher.

الأهميّة الإستراتيجية للبحر الأحمر

في العصر العباسي

(٥٦٧-٦٤٨هـ / ١١٧١-١٢٥٠م)

شها بنت سعد الخالدي



وزارة الملك عبدالعزيز
KING ABDULAZIZ FOUNDATION
FOR RESEARCH AND ARCHIVES

ح) داراة الملك عبدالعزيز، ١٤٣٩هـ / ٢٠١٨م

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

الخالدي، شهلا بنت سعد

الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر في العصر

الأيوبي (٥٦٧-٦٤٨هـ / ١١٧١-١٢٥٠م). / شهلا بنت سعد

الخالدي - الرياض، ١٤٣٩هـ

٣٣٠ ص؛ ١٧ × ٢٤ سم

ردمك: ٢-٨١-٨١٩٤-٦٠٣-٩٧٨

١- البحر الأحمر- تاريخ ٢- الدولة الأيوبية - تاريخ أ.العنوان

ديوي ٠٧٩٣, ٩٥٣ ١٤٣٩ / ٢٤٣٦

رقم الإيداع: ١٤٣٩ / ٢٤٣٦

ردمك: ٢-٨١-٨١٩٤-٦٠٣-٩٧٨

حقوق الطبع والنشر محفوظة لداراة الملك عبدالعزيز، ولا يجوز
طبع أي جزء من الكتاب أو نقله على أي هيئة دون موافقة كتابية
من الناشر إلا في حالات الاقتباس المحدودة بغرض الدراسة مع
وجوب ذكر المصدر.

المؤلف: شهلا بنت سعد الخالدي

جامعة الملك سعود - كلية الآداب - قسم التاريخ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تَقْدِيمٌ

الحمد لله ربّ العالمين، والصلاة والسلام على رسوله الهادي الأمين،
نبينا محمد وعلى آله وصحبه ومن تبع هداه إلى يوم الدين، أما بعد:

فإنّ للمعابر المائية مكانةً إستراتيجيةً مهمةً في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والتجارية والثقافية، وغيرها، حيث تؤدّي إلى تسهيل التنقل والسفر والتبادل التجاري والثقافي بين مختلف المجتمعات والدول، ولهذا تولي دول العالم أهمية إستراتيجية لمعابرها المائية، وتوليها عنايتها ورعايتها واهتمامها.

ويعدّ البحر الأحمر من أهم المعابر المائية في العالم لربطه بين ثلاث قارات هي آسيا وإفريقيا وأوروبا، كما أنه منفذ مهمّ للوصول إلى الحرمين الشريفين: مكة المكرمة والمدينة المنورة، يعبر من خلاله عبر أطوار التاريخ المتعاقبة كثيرٌ من قاصدي هاتين المدينتين المقدستين، ولهذا تولي حكومة خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبدالعزيز آل سعود - أيده الله - عنايةً فائقةً بمنافذها البحرية الواقعة على البحر الأحمر؛ لكونها البوابة التي تستقبل ضيوف الرحمن، حيث وفرت لهم سبل الراحة والاطمئنان، وحسن الاستقبال والرعاية الصحية والاهتمام والعناية بجميع شؤونهم، ليؤدوا عبادتهم في أهناً الأجواء، ويعودوا إلى أوطانهم سالمين غانمين.

وقد كان للدولة الأيوبية التي حكمت جزءاً من العالم الإسلامي في المدة الواقعة بين (٥٦٧ و ٦٤٨ هـ/ ١١٧١ و ١٢٥٠ م) عنايةً واهتماماً بالبحر

الأحمر، وكان لهم جهود في تأمين هذا البحر ليكون معبراً آمناً للحجاج والمعتمرين الزائرين الذين يقصدون الحرمين الشريفين، حيث أحكموا سيطرتهم عليه، وأمنوا منافذه.

ويتطرق هذا الكتاب الذي نقدّم له للوضع الأمني للبحر الأحمر قبل قيام الدولة الأيوبية، ثم يوضح جهود الأيوبيين في تأمينه، ويعدّد طرق الحج عبر البحر الأحمر ومن ضمنها طريق الطور جدة، وطريق القلزم الجار، وطريق عيذاب جدة، ويشير إلى الصعوبات التي تواجه الحجاج في طرق البحر الأحمر، ويبين دور الدولة الأيوبية في حماية الحجاج وخدمتهم عبر هذا البحر. كما يتناول هذا الكتاب العوامل الطبيعية والاقتصادية التي أدّت إلى ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي، ويذكر طرق التجارة في هذا البحر، ويشير إلى الدور الذي قامت به موانئ البحر الأحمر في التجارة، كما يوضح مظاهر ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي، ويذكر أهم الصادرات والواردات عبر هذا البحر كالتوابل والعقاقير والمعادن النفيسة والبخور، ويختم بالحديث عن معوّقات التجارة في هذا البحر، ويأتي في مقدمتها العوامل الطبيعية، والعقبات الأمنية كالقرصنة، إلى جانب التأثير السلبي للنزاعات والخلافات السياسية بين أفراد البيت الأيوبي.

وانطلاقاً من حرص دارة الملك عبدالعزيز على نشر الدراسات التاريخية التي تتناول تاريخ العالم الإسلامي، والجهود المبذولة لخدمة الحرمين الشريفين، وتسهيل الطرق أمام قاصديهما بحج أو عمرة أو زيارة، رأت طباعة هذا الكتاب ونشره ضمن إصداراتها لمساعدة الباحثين والمهتمين والراغبين على الاطلاع على جهود الدولة الأيوبية في تلك الحقبة في تأمين البحر الأحمر وإيضاح أهميته الإستراتيجية، راجين أن يكون في نشره النفع والفائدة للجميع.

دارة الملك عبدالعزيز

المحتويات

المقدمة	١١
التمهيد	١٥
أولاً: جغرافية البحر الأحمر ومصاعب الملاحة فيه	١٧
ثانياً: أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية	٢٩
الفصل الأول	
الأيوبيون وأمن البحر الأحمر	
أولاً: الوضع الأمني للبحر الأحمر قبل قيام الدولة الأيوبية	٣٧
ثانياً: جهود الأيوبيين في تأمين البحر الأحمر	٤٥
ثالثاً: وسائل حماية البحر الأحمر وتأمينه	١١٣
الفصل الثاني	
دور البحر الأحمر الديني في العصر الأيوبي	
طرق الحج عبر البحر الأحمر	١٣٧
١- طرق الحج المصري	١٣٨

٢- طريق الحج اليمني	١٦١
الجلاب (سفن نقل الحجاج في البحر الأحمر)	١٦٣
الصعوبات التي تواجه الحجاج في طرق البحر الأحمر	١٦٩
دور الدولة الأيوبية في حماية الحجاج وخدمتهم عبر البحر الأحمر	١٧١
الفصل الثالث	
الأهمية التجارية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي	
عوامل ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي	١٨٧
طرق التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي	٢١١
موانئ البحر الأحمر ودورها في تجارة العصر الأيوبي	٢١٩
مظاهر ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي	٢٣٥
معوقات التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي	٢٧١
الخاتمة	٢٧٩
الملحقات	٢٨٣
المصادر والمراجع	٢٩٩
الكشاف العام	٣١٩

المقابلة (*)

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين نبينا محمد، وعلى آله وصحبه أجمعين، أما بعد:

فيتمتع البحر الأحمر بموقع إستراتيجي بالغ الأهمية، من النواحي السياسية، والعسكرية، والاقتصادية كافة؛ لأنه يقع في موضع متوسط بين أهم قارات العالم القديم: آسيا، وإفريقيا، وأوروبا. ويعد أقصر همزة وصل بين الشرق والغرب عمومًا وأسرعها، وبين المحيط الهندي والبحر المتوسط خصوصًا. ويكتسب أهمية إضافية من كونه منطقة تماس مع شبه الجزيرة العربية، وكان بمنزلة بحيرة عربية مدة طويلة من الزمن.

وكان للبحر الأحمر أو بحر الحجاز، كما سمي في العصور الوسطى، أهمية إستراتيجية خاصة في تاريخ الإسلام والمسلمين؛ وذلك لكونه الطريق البحري الموصل إلى بلاد الحجاز، حيث الحرمان الشريفان في مكة المكرمة، والمدينة المنورة. وزاد من هذه الأهمية في العصر الأيوبي أنه ظل طريقًا يعبره الحجاج المصريون، والمغاربة، والأفارقة، وغيرهم إلى جدة، ثم إلى المدينة المنورة، ومنها إلى مكة المكرمة. كما ظل حتى مطلع القرن التاسع الهجري من أهم طرق التجارة في العالم في العصر الوسيط.

وقد خبر المسلمون بتوالي السنين مسالك هذا البحر، وذلك لكثرة

(*) أصل هذا الكتاب رسالة علمية نالت بها الباحثة درجة (الماجستير) بتقدير ممتاز من كلية الآداب بجامعة الملك سعود بمدينة الرياض عام ١٤٣٤ هـ بإشراف أ. د. حسن عبد الوهاب سليم.

الشعاب المرجانية فيه، وعرفوا معلومات ملاحية كثيرة بعد أن أفادوا من الرياح الموسمية في رحلاتهم التجارية إلى مدن المحيط الهندي، والخليج العربي، وبحر الصين.

وتبوات موانئ البحر الأحمر أهمية كبيرة في تجارة العالم في العصر الأيوبي بعد أن أصبحت تجارة هذا البحر في أيدي المسلمين دون سواهم. وقد عمل سلاطين البيت الأيوبي لأن يظل البحر الأحمر بحرًا إسلاميًا خالصًا، لا يصل إليه الغزاة من الصليبيين أو غيرهم، حماية للأماكن المقدسة في بلاد الحجاز التي تطل على ذلك البحر، وهي بلاد لها أهمية خاصة في نفوس المسلمين في كل زمان. ولم يسمح لأي سفن غير إسلامية، سواء أكانت هندية، أم صينية أم إيطالية أم غيرها أن تبحر شمالًا فيما وراء ثغر عدن. كما حرصوا على أن يظل البحر الأحمر معبرًا من معابر الحجيج، وشریانًا من أهم شرايين تجارة العالم الوسيط.

من كل ما سبق عرضه يتضح أن موضوع الأهمية الإستراتيجية والتجارية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي من الموضوعات الجديدة والجديرة بالدراسة؛ لما له من أهمية في تاريخ المنطقة العربية في العصور الوسطى.

ولهذا فالكتاب يرمي إلى معرفة أهمية البحر الأحمر، وما يمثله في المخططات الصليبية تجاه المنطقة العربية في العصر الأيوبي، وتأثير ذلك في أمن البحر الأحمر، وفي دور الأيوبيين في المحافظة على أمنه، وكذلك يرمي إلى بيان دور البحر الأحمر بوصفه طريقًا مهمًا من طرق الحج في ذلك العصر، وما يمثله من أهمية دينية للأيوبيين. ويرمي الكتاب أيضًا إلى معرفة مدى أهمية البحر الأحمر بصفته شريانًا من أهم شرايين تجارة العالم في العصر الأيوبي، وبيان مدى إسهام موانئ البحر الأحمر في العصر الأيوبي في

التجارة العالمية، وأثر ذلك في الاقتصاد الأيوبي.

ومن أهم الدراسات التي أشارت إشارات سريعة ومختصرة إلى بعض جوانب موضوع الكتاب ما يأتي:

- دراسة القوصي (١٩٧٦م):

عالج المؤلف موضوع تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، في حين أن هذا الكتاب يتناول البحر الأحمر في العصر الأيوبي فقط. وسوف يفيد في معالجة بعض الجوانب المتصلة بدور البحر الأحمر في التجارة في العصر المذكور.

- دراسة ربيع (١٩٧٧م):

تناول المؤلف بحر الحجاز (البحر الأحمر) في العصور الوسطى برمتها، وعمومًا منذ بدء تاريخ الإسلام، مرورًا بالعصر العباسي، والفاطمي، والأيوبي والمملوكي، واختتمه بدور العثمانيين في حمايته في ثماني عشرة صفحة (من ص ٣٩٩ إلى ص ٤١٦)، أما هذا الكتاب فهو يركز في البحر الأحمر في العصر الأيوبي فقط. ولا شك سوف يفيد هذا البحث فيما يتعلق بأهمية هذا البحر إبان الزمن الذي يتناوله موضوع الكتاب.

- دراسة ربيع (١٩٨٠م):

تناولت أهمية البحر الأحمر الدينية والسياسة والتجارية في العصر الأيوبي، في بحث أقل من عشرين صفحة (من ص ١٠٥ إلى ص ١٢٣)، في حين أن هذا الكتاب يفصل الموضوع. علاوة على أن دراسة ربيع مضى عليها أكثر من ربع قرن، واكتشفت بعدها وثائق جديدة، وحققت مخطوطات متعددة ونشرت دراسات حديثة؛ وهذا يستدعي دراسة الموضوع. ولا شك أنه بحث مفيد للكتاب؛ لأنه يركز في زمن البحث مباشرة، ولو باختصار.

- دراسة سالم (١٩٩٣م):

تناولت البحر الأحمر منذ ما قبل الإسلام، وفي التاريخ الإسلامي كله بمختلف عصوره، في حين سيركز هذا الكتاب في هذا البحر في العصر الأيوبي فقط. وقطعاً سوف تفيد هذه الدراسة خصوصاً فيما يتعلق بالعصر الأيوبي، ومدى اهتمام الأيوبيين بأمن البحر الأحمر، وأهم موانئه، وبخاصة عيذاب التي أفرد لها المؤلف فصلاً مستقلاً.

- دراسة حسين (١٩٩٧م):

تناولت موضوع مصر، وأمن البحر الأحمر في عصر الحروب الصليبية كلها، منذ بدئها، حتى سقوط (عكا) سنة (٦٩٠هـ / ١٢٩١م) لمدة قرنين من الزمان. لكن موضوع هذا الكتاب يقتصر على العصر الأيوبي فقط، زهاء ثمانين عاماً. ولا شك أن الكتاب سيفيد من هذه الدراسة، خصوصاً فيما يتعلق بجهود السلاطين الأيوبيين في المحافظة على أمن البحر الأحمر من الأخطار الصليبية وغيرها، ونجاحهم في إحكام قبضتهم عليه؛ لكي يجعلوا منه بحرًا إسلاميًا خالصًا.

ومما سبق يتضح أن هذه الدراسات السابقة تناولت جوانب متعددة من الموضوع. وسوف يعمل هذا الكتاب لإضافة جوانب أخرى لم تتناولها الدراسات السابقة المشار إليها.

ويقوم الكتاب على المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي، وذلك بجمع المادة العلمية من مصادر متنوعة، ثم نقدها وتحليل رواياتها، ومقارنتها بعضها ببعض للوصول إلى صورة متكاملة ودقيقة عن الموضوع.

والله الموفق،،،

شها بنت سعد الخالدي

التمهيد

- جغرافية البحر الأحمر ومصاعب الملاحة فيه.
- أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية.

جغرافية البحر الأحمر ومصاعب الملاحة فيه

البحر الأحمر منخفض أرضي يفصل بين شبه جزيرة العرب وشمال شرق إفريقيا، ويتمتع بموقع جغرافي بالغ الأهمية، حيث يقع في موقع متوسط في جنوب غرب آسيا وشرق إفريقيا.

وكان للبحر الأحمر عدة أسماء، من أقدمها «البحر الأرتري» حيث ذكره أحد تجار الإغريق وهو مجهول الاسم، وعاش في القرن الثاني الميلادي، في كتابه المعروف «الطواف حول البحر الأرتري»^(١).

وكانت له عدة أسماء وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه، فالجغرافي المسلم الشهير ابن حوقل يسميه بحر القلزم^(٢) نسبة إلى مدينة القلزم^(٣) الواقعة عند نهاية خليجه الغربي، والإدريسي يسميه مرة «بحر الحجاز»

(١) برج، محمد عبدالرحمن، البحر الأحمر عبر التاريخ، ندوة البحر الأحمر، الرياض، معهد الدراسات الدبلوماسية، وزارة الخارجية، ١٤٠٦هـ، ص ٢١.

(٢) ابن حوقل محمد بن علي النصيبي (ت: ٣٦٧هـ/ ٩٧٧م)، صورة الأرض، بيروت، دار مكتبة الحياة، ١٩٩٢م، ص ٥٣.

(٣) القلزم بلدة على ساحل بحر القلزم على الطرف الشمالي لبحر القلزم (البحر الأحمر)، وإلى هذه المدينة ينسب هذا البحر، ياقوت الحموي، عبدالله (ت: ٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م)، معجم البلدان، بيروت، دار صادر، ١٣٩٧هـ، ٤/ ٣٨٧. في حين يرى الحميري، والمقريزي أنه سمي بذلك؛ لأنه مضيق بين جبال، الحميري، محمد بن عبدالمنعم (ت: ٩٠٠هـ/ ١٤٩٥م)، =

ومرة أخرى «بحر القلزم»^(١). أما ابن جبير^(٢)، شاهد عيان، ورحالة العصر الأيوبي، فيسميه «بحر فرعون»، ولعل هذه التسمية تعبر عن قصة غرق فرعون مصر في هذا البحر في أثناء مطاردته النبي موسى عَلَيْهِ السَّلَامُ. وأطلق عليه ابن الأثير^(٣) في كتاباته «بحر أيلة» نسبة إلى ميناء أيلة^(٤)، أما ابن المجاور^(٥)، والمقرئزي^(٦) فأطلقا عليه اسم بحر القلزم. كما ذكره شيخ الربوة الدمشقي^(٧) بعدة أسماء، هي: بحر القلزم، وبحر موسى عَلَيْهِ السَّلَامُ، وبحر المندم (المنذب)، وبحر عدن^(٨)،

= الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، بيروت، هيدلبرغ، ط ٢، ١٩٨٤م، ص ٤٦٦، والمقرئزي، الخطط، ١/ ٥.

(١) خسرو، ناصر خسرو القبادياني المروزي (ت: ٤٨١هـ/ ١٠٨٨م)، سفرنامه، ترجمة: أحمد خالد البدلي، الرياض، عمادة شؤون المكتبات - جامعة الملك سعود، ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م، ص ٩١، والإدريسي، محمد بن عبدالله (ت: ٥٦٠هـ/ ١١٦٥م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، بيروت، عالم الكتاب، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٩م، ١/ ٩-١٠، القلزمة: ابتلاع الشيء، ويقال: تقلزمه إذا ابتلعه والتهمه، وبحر القلزم مشتق منه، وبه سمي القلزم لالتهامه من ركبته، وهو المكان الذي غرق فيه فرعون وآله، ياقوت الحموي، ص ٣٨٧.

(٢) ابن جبير، محمد بن أحمد (ت: ٦١٤هـ/ ١٢١٧م)، الرحلة، القاهرة، دارالمعارف، د.ت، ص ٧٦.

(٣) ابن الأثير، عز الدين أبو الحسن (ت: ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م)، الكامل في التاريخ، بيروت، دارصادر، ١٣٨٦هـ/ ١٩٦٦م، ١١/ ٤٩٠، وسالم، السيد عبدالعزيز، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٩٣م، ص ٣.

(٤) أيلة: مدينة على ساحل بحر القلزم مما يلي الشام، وقيل: هي آخر الحجاز وأول الشام، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١/ ٢٩٢. تقع على شاطئ خليج العقبة، وتعد حالياً من المواقع الإسلامية الأثرية.

(٥) ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح (ت: ٦٩٠هـ/ ١٢٩١م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، ويسمى تاريخ المستبصر، ليدن، ١٩٥١م، ق ١، ص ٨٣، و ص ٩٥.

(٦) المقرئزي، الخطط، ١/ ٥٠.

(٧) شيخ الربوة، شمس الدين أبو عبدالله الدمشقي (ت: ٧٢٧هـ/ ١٣٢٧م)، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، لبنج، ١٩٢٣م، ص ١٥١، و ص ١٦٥.

(٨) عدن: مدينة مشهورة في جنوب الجزيرة العربية على ساحل بحر الهند من ناحية اليمن =

وبحر الزيلع.

كما أطلق عليه الرحالة الشهير ابن بطوطة اسم «بحر جدة»^(١) نسبة إلى جدة^(٢). كما سمي «بحر عيذاب»^(٣) نسبة إلى ميناء عيذاب^(٤) المصري، وسمي «بحر اليمن»^(٥) عند مروره بسواحل اليمن^(٦).

أما عن سبب تسميته بالبحر الأحمر، فقد تباينت الآراء حول هذه التسمية، فهناك من يرى أن كلمة Red Sea وردت في كتابات العهد القديم تحت اسم (ثم تسوب)، أي: بحر سوف^(٧)، وكلمة سوف تعني في العبرية

= والخليج بمعنى القطعة الداخلة في البحر، وهو اصطلاح يطلق عادة في الكتب الجغرافية الحديثة، وخليج عدن هو الخليج الذي يطل على مسيرة نحو مئة ميل إلى الغرب من باب المنذب، وهو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. للمزيد انظر ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٨٩ / ٤، وابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٤، وعطية الله، أحمد، القاموس الإسلامي، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٣٨٣ هـ، ص ٢٨٧.

(١) ابن بطوطة، محمد بن عبدالله (ت: ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م)، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق: عبدالهادي التازي، الرباط، أكاديمية المملكة المغربية، ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م، ١ / ١٨٩.

(٢) جدة: بلد على ساحل البحر الأحمر، وهي فرضة مكة المكرمة. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١١٤ / ٢. مدينة رائعة العمران والتنسيق، وهي الميناء الرئيس اليوم في الحجاز، وتعد من المدن الرئيسة للمملكة العربية السعودية، تبعد ٧٣ كيلاً شمال غرب مكة، و ٤٢٠ كيلاً جنوب المدينة. البلادي، عاتق بن غيث، معجم معالم الحجاز، مكة، دار مكة للنشر والتوزيع، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م، ٢ / ١٣٠.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٤.

(٤) عيذاب: بلدية على ضفة بحر القلزم، وهي مرسى المراكب التي تقدم من عدن إلى الصعيد. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١٧١ / ٤.

(٥) المقرئزي، الخطط، ٥١ / ١.

(٦) المسعودي، مروج الذهب، ١٠٩-١١٠، والمقرئزي، الخطط، ٥١ / ١.

(٧) المقرئزي، الخطط، ٥٠ / ١.

النبات المعروف باسم البردي الذي كان ينمو بغزارة على ضفاف الأنهار والبحيرات والذي يعرف بالإنجليزية باسم Reed، وعلى ذلك فإن هناك من يرى تسميته Red Sea تحريف لكلمة Reed، أي: بحر البردي^(١).

وفريق آخر يرى أن سبب تسميته «بالأحمر» نسبة إلى ملك فارسي يدعى «الأحمر»؛ وذلك إبان إمبراطورية ميديا الفارسية حيث كان سمي قديماً «بحر الملك الأحمر» Erythraean Sea، ثم اختصر الاسم إلى البحر الأحمر^(٢).

وفريق ثالث يرى أن السبب الحقيقي الذي سمي من أجله بالبحر الأحمر هو لون الشعب المرجانية التي تكثر فيه، كما أنه في أثناء النهار توجد أحياناً على مقربة من سطح البحر جسيمات لكائنات حية صغيرة جداً ذات لون قريب من اللون الأحمر^(٣).

أما المؤرخ الصليبي فوشيه الشارترى (ت: ٥٢١هـ/ ١١٢٧م)، وهو معاصر لحقبة من العصر الفاطمي، فقد ذكر أن هذا البحر يدعى بالأحمر؛ لأن الرمل والحجارة في قعره حمراء، فهو يظهر للناظر كأنه أحمر، ولكن مياهه رائحة صافية إن وضعت في وعاء، كمياء أي بحر آخر^(٤).

ويذكر في أحد المراجع الحديثة أن السبب في تسميته بالبحر الأحمر هو وجود بعض الكائنات الدقيقة والبكتيريا التي تتوهج ليلاً بلون فسفوري

(١) برج، البحر الأحمر عبر التاريخ، ص ٢١.

(٢) القوصي، عطية، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٧٦م، ص ١٠، وسالم، البحر الأحمر، ص ٤.

(٣) نخبة من الأساتذة المتخصصين، تاريخ البحرية المصرية، مصر، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٣م، ص ٥٦٥، وسعيد، إبراهيم حسن، البحرية في عصر سلاطين المماليك، القاهرة، دار المعارف، ١٩٨٣م، ص ١٢٣.

(٤) الشارترى، فوشيه، تاريخ الحملة إلى القدس، ترجمة: زياد العسلي، عمان، دار الشروق، ١٩٩٠م، ص ١٥٨-١٥٩.

جميل، كما تضيء أيضًا بعض الديدان في وقت تكاثرها في الليالي المظلمة، وثمة نوع من الطحالب الهائمة يتلون بلون أحمر، ويتكاثر بسرعة كبيرة مغطياً مساحات واسعة من الماء يضيفي على البحر لوناً أحمر قانئاً كلون الدم. وكذلك تعزى تسميته بهذا الاسم إلى الشعاب المرجانية ذات اللون الأحمر، وكذلك الصخور البركانية الحمراء^(١).

إذن فمن المرجح أن سبب تسميته بالبحر الأحمر، هو أن المرجان بأنواعه المتعددة هو الذي يسود الحياة الحيوانية في البحر الأحمر، ويعيش متكثلاً على شكل جزر مرجانية، وحصر أكثر من مئة نوع من أنواع المرجان تعيش بصورة مستعمرات، كل واحدة منها يتعايش فيها أكثر من ثلاثين نوعاً بعضها مع بعض على طول عشرة أمتار. ويعدّ هذا التنوع كبيراً جداً إذا ما قورن بمناطق أخرى في العالم حيث يقل التنوع إلى ستة أنواع فقط، ومن أكثر أنواع المرجان انتشاراً في البحر الأحمر المرجان ذو اللون الأحمر^(٢).

يتفق معظم الجغرافيين في وصف جغرافية البحر الأحمر، فيوصف بأنه لسان بحري يخرج من المحيط الهندي بالقرب من اليمن جنوباً، ويمتد إلى القلزم وأيلة شمالاً، بحيث يصل بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي (بعد شق قناة السويس في العصر الحديث) من جهة، وبين بحر العرب والخليج العربي والمحيط الهندي من جهة أخرى. وقد وصفه الإصطخري بقوله: «إنه يبدأ من عدن، ويمتد على سواحل اليمن إلى جدة وأيلة، ومن القلزم شمالاً يمتد إلى عيذاب، ثم يمتد على سواحل الحبشة حتى يحاذي قرب عدن، وينتهي إلى

(١) عبدالعليم، أنور، البحار والمحيطات، الإسكندرية، د.م.ن، ١٩٦٤م، ص ٢٥٨.

(٢) القيسي، عبدالحميد/ الخفاف، علي، البحر الأحمر أهميته الاقتصادية والإستراتيجية، البصرة، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ١٩٨٦م، ص ٣٣-٣٤، وزوكة، محمد خميس، جغرافية حوض البحر الأحمر، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، ٢٠٠٥م، ص ٤٩.

بلدان الزنج»^(١). ويصفه البكري^(٢) بأنه كالعنق، مبيئاً حدوده الجغرافية بقوله: «وعدن منتهى هذا العنق، ثم ينعطف... من عدن مع الجنوب، فيمر منعطفاً على جزيرة العرب مستقبلاً الشمال، فعن يمين الذهاب منه جزيرة العرب، وعن يساره بلاد السودان والحبشة، وغيرهما، ثم يمر العنق ببلاد العرب وسواحلها... إلى خليج أيلة، ثم إلى ساحل الطور حتى ينتهي إلى القلزم، ويقارب بلاد مصر ثم ينقطع ويقف». كما وصفه المقرئزي^(٣) قائلاً: «هو خليج يخرج من البحر الكبير المحيط بالأرض الذي يقال له: بحر أقيانس (المحيط الهندي) ويمتد ما بين أيلة واليمن».

وقد كون البحر الأحمر خليجين عند حده الشمالي، هما: خليجا العقبة والسويس، وقد أشار إليهما أبو الفداء^(٤) بقوله: «على ذراعين أو لسانين من البحر قد طعنا في البر الشمالي، وصار بين اللسانين المذكورين للبر دخلة إلى الجنوب في البحر».

قدر الجغرافيون القدامى مساحة البحر الأحمر بحيث قدر طوله ما بين ألف وأربعمئة ميل^(٥) إلى ألف وخمسمئة ميل^(٦)، أما عرضه فقد اختلف من

(١) الإصطخري، إبراهيم بن محمد (ت: ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)، المسالك والممالك، القاهرة، دار القلم، ١٩٦١م، ص ٢٩.

(٢) البكري، عبدالله بن عبدالعزيز (ت: ٤٨٧هـ/ ١٠٩٤م)، المسالك والممالك، تحقيق: = أدريان فان ليوفن، وأندري فيري، ج ١، تونس، الدار العربية للكتاب، ١٩٩٢م، ص ١٤٦، ص ١٩٨.

(٣) الخطط، ١/ ٥٠.

(٤) أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل (ت: ٧٣٢هـ/ ١٣٣٢م)، تقويم البلدان، بيروت، دارصادر، د.ت، ص ٢٥.

(٥) المسعودي، مروج الذهب، ١/ ١١٠، الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٩-١٠.

(٦) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٥، والمقرئزي، الخطط، ١/ ٥١.

مكانٍ إلى آخر وصل في أقصى اتساع له إلى سبعمئة ميل^(١)، ويقل عن ذلك في بعض المناطق ليصل إلى أربعمئة ميل إلى ما دونها^(٢). ويتصف البحر الأحمر، بشكل عام، بالضييق، ويزداد عرضه فقط عند الوسط، ثم يضيق ثانية حتى تقترب سواحلها بعضها من بعض عند مضيق باب المندب^(٣).

وإذا تناولنا مساحة هذا البحر بالقياسات المعاصرة فإن طوله من السويس إلى باب المندب يبلغ (٢٢٤٠) كم، وعرضه في أوسع جهاته (٣٥٠) كم^(٤).

أما عن المناخ، فيخضع البحر الأحمر لتأثيرات المؤثرات السائدة على إفريقيا وآسيا، وهذا الأمر جعل المنطقة تصبح إقليمًا انتقاليًا تجتاحه كتل هوائية مختلفة في أوقات مختلفة من السنة. ومناخ البحر الأحمر حار جدًا في الصيف، والمنطقة الجنوبية من الإقليم على الأخص رطبة بين أبريل وأكتوبر لشدة التبخر؛ وهذا ما يجعل الجو غير محتمل. كما أن ضوء الشمس قوي، وحرارتها شديدة، والجو معتدل شتاء في المنطقة الشمالية، والمطر نادر الحدوث^(٥).

(١) المسعودي، مروج الذهب، ١/١٠٧.

(٢) المقرئزي، الخطط، ١/٥١.

(٣) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥١، وهوراني، فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، القاهرة، مكتبة الأنجلو، ١٩٥٨م، ص ٢٥، والقيسي، الخفاف، البحر الأحمر وأهميته، ص ١٥، والزوكة، جغرافية حوض البحر الأحمر، ص ١٧.

(٤) العبادي، أحمد مختار، وسالم، السيد عبدالعزيز، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٨١م، ص ٢٥٣، والعميرة، خالد محمد سالم، موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، ١٤٢٨هـ، ص ٢٨.

(٥) الرويثي، محمد أحمد، السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص ١٠، والزوكة، جغرافية حوض البحر الأحمر، ص ٤٢.

أما فيما يخص طبيعته، فالبحر الأحمر في مدّ وجزر يتغير من منطقة إلى أخرى، وغير منتظم في مناطق كثيرة، وتعدّ المنطقة غير مستقرة من ناحية الرياح، وعادة تكون رياحه في الشتاء رطبة، والعواصف كثيرة الحدوث في البحر الأحمر، فهي تهب على المنطقة الشمالية من الجنوب الغربي، كما تهب عواصف خماسينية أحياناً، ولكنها عواصف قصيرة الأمد في أغلب الأحيان^(١). كما أن مستوى المياه يتغير بتأثير الرياح الموسمية التي تهب عليه، حيث تهب على البحر الأحمر رياح موسمية دائمة طوال السنة على النصف الشمالي، فتهب عليه رياح شمالية وشمالية غربية. أما في النصف الجنوبي منه فيختلف عليه هبوب الرياح من جنوبية في فصل الشتاء إلى شمالية تهب في فصل الصيف، وهذا ما يعرف بالرياح الموسمية. وقد ظل العرب قبل الإسلام يتحكمون في تجارة البحر الأحمر لحفظهم أسرار الرياح الموسمية، ولم يفقدوا سيطرتهم على تجارته إلا بعد معرفة البطالمة^(٢) سر هذه الرياح^(٣).

لذا يفضل الملاحون الإبحار في هذا البحر في فصل الصيف في الجزء

(١) ريتشارد، هول، إمبراطوريات الرياح الموسمية، ترجمة: كمال يوسف حسين، أبو ظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ١٩٩٩م، ص ١٥-١٦، والرويثي، الموانئ السعودية، ص ١٠-١١، والزوكة، جغرافية حوض البحر الأحمر، ص ٤٢.

(٢) البطالمة هم عائلة من أصل مقدوني نزلت إلى مصر بعد وفاة الإسكندر عام ٣٢٣ ق.م. وحينها كانت مصر دولة مستقلة عاصمتها الإسكندرية قبل أن تقع تحت الاحتلال البيزنطي عام ٣٣٠م، أول ملوكها بطليموس الأول ويعدّ المؤسس، وملوك البطالمة الأوائل، وهم الأول، والثاني، والثالث، يعدّون هم أصحاب الإنجاز الحقيقي لمملكة البطالمة على أرض مصر الفرعونية؛ أي: من عام ٣٠٥ حتى عام ٢٢١ ق.م، وابتداءً من بطليموس الرابع ٢٢١-٢٠٥ ق.م لم يستطيعوا الحفاظ على ما أنجزه أولئك الأوائل، وبدأت بوادر الضعف والانحلال تدب في أركان تلك المملكة، السعدني، محمود إبراهيم، تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان، مصر، الأنجلو، ١٤٢٠هـ/ ٢٠٠٠م، ص ٣٨.

(٣) القوصي، تجارة مصر، ص ١١، والقيسي، الخفاف، البحر الأحمر وأهميته، ص ٢٨، والزوكة، جغرافية حوض البحر الأحمر، ص ٤٥.

الجنوبي من البحر الأحمر، لتدفع هذه الرياح السفن إلى باب المنذب، ومنه إلى المحيط الهندي. وقد اعتاد البحارة والتجار المسافرون السفر في شهري إبريل ويونيو، والعودة من الجنوب في شهري يناير وفبراير^(١).

وقد عرف البحر الأحمر منذ أقدم العصور بصعوبة الملاحة فيه؛ لكثرة شعابه المرجانية، وشدة رياحه الشمالية، والتيارات المائية على اختلاف أنواعها، وارتفاع درجة الحرارة فيه، وزيادة نسبة الرطوبة، وتأثير ذلك في سواحلها. وقد صبغت الشعاب المرجانية البحر الأحمر بطابع الخطورة، كما أدت إلى ضيق المجرى الصالح للملاحة، خصوصاً في مناطق الاختناق. فالبحر الأحمر من أفضل البيئات الصالحة لنمو الشعب المرجانية، من حيث ارتفاع درجة الحرارة، والأعماق الضحلة، والمياه الصافية، وارتفاع نسبة الملوحة. وتتركز الشعاب المرجانية في النصف الجنوبي للبحر الأحمر، وكذلك عند مدخل خليج العقبة، كما تتسم سواحل البحر الأحمر وخليجها الشماليان بكثرة الشعاب المرجانية التي تحفها^(٢). ولا يمكن إغفال دور عامل طبيعة القاع الصخرية في معظم جهات البحر الأحمر، التي أسهمت في انتشار الصخور والشعاب المرجانية، كما أن قاع البحر الأحمر وعر غير منتظم، تغطيه تلال مرتفعة شديدة الانحدار، يظهر بعضها فوق سطح الماء على شكل جزر، وبعضها الآخر يبقى تحت سطح الماء، كما تتسم سواحل البحر الأحمر بالصخور الناتئة التي تعترض مسيرة السفن، وتسبب في عرقلتها، إضافة إلى الأخطار المترتبة على التقاء الرياح وخصوصاً في منطقة تاران^(٣) الواقعة بين

(١) القوصي، تجارة مصر، ص ١٢، وريتشارد، إمبراطوريات الرياح الموسمية، ص ١٥-١٦، وسالم، البحر الأحمر، ص ٥.

(٢) المصري، الحاج يونس، رحلات فارتيم، ترجمة وتعليق: عبدالرحمن الشيخ، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤م، ص ٦٢. (BLUE Lucy. David) Peacock: The Red Sea Trade and Travel. Organised by The society for Arabian studies, The British museum, October 2002)

(٣) تاران جزيرة في بحر القلزم، تعرف اليوم باسم «تيران» جزيرة على مدخل خليج العقبة تشبه

القلزم وأيلة (السويس والعقبة)، وهي أخطر ما في البحر من الأماكن حيث الدوامات العنيفة، والعواصف العاتية التي كثيراً ما تحطم الدسر، وتتسبب في غرق السفن^(١).

إن الوصف الجغرافي لمياه البحر الأحمر، وأحواله المناخية، وجزره وسواحلها، وما فيه من مخاوف كان دقيقاً واسعاً، وقد تناقلته المصادر الجغرافية كثيراً، ولا شك أن ذلك يقدم الدليل على أهمية هذا البحر، فالإدريسي يصفه بأنه «بحر صعب المجاز... وآفاته كثيرة في المراكب... والمسافرون في هذا البحر يأوون منه في كل ليلة إلى مواضع يسكنون فيها، ويلجؤون إليها؛ خوفاً من معاطبه، وينزلون بها نهائراً، ويقلعون عنها نهائراً حالاً دائماً سير النهار وإقامة الليل. وهو بحر مظلم كربه الروائح، وحش الجزائر، لا خير في ظاهره ولا في باطنه، وليس كبحر الهند والصين (المحيط الهندي) الذي في بطنه اللؤلؤ النفيس وفي جباله الجواهر، وفي مدنه أصناف الطيب... وجميع ما يقع إلى بحر القلزم من العنبر فإنما هو مما شذ إليه من بحر الهند»^(٢).

كما يصفه المقرئزي «ببحر الظلمات لتكاثف البخار المتصاعد منه، وضعف الشمس عن حله، فيغلظ، وتشتد الظلمة، ويعظم موج هذا البحر، وتكثر أهواله، ولم يوقف من خبره إلا على ما عرف من بعض سواحلها، وما قرب من جزائره... عنيف الرياح، شواطئه مجدبة خالية من المأوى، يحتاج المسافر فيه إلى دليل محنك، ولا بد فيه من إلقاء المراسي في الليل»^(٣).

الباب في مضيق يعرف بها «مضيق تيران»، البلادي، معجم معالم الحجاز، ص ٧.
 (١) سالم، البحر الأحمر، ص ٤، والسيد، عاطف، البحر الأحمر والعالم المعاصر دراسة تاريخية =
 = سياسية إستراتيجية، د.م، دار عطوة، ١٩٨٥ م، ص ١٤، والقيسي، الخفاف، البحر الأحمر
 وأهميته، ص ١٧، والزوكة، جغرافية البحر الأحمر، ص ٤٩-٥٠.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/١٣٥-١٣٧.

(٣) المقرئزي، الخطط، ص ٥٠، وهوراني، العرب والملاحه، ص ٢٣٥.

ويجسد كل هذه العوائق الطبيعية ابن جبير شاهد عيان الأحداث للبحر الأحمر في رحلته للحج، فتحت عنوان: «أهوال بحر فرعون» يذكر أنهم وعلى مشارف بر الحجاز «هبت ريح شديدة صرفت المركب عن طريقه راجعاً وراءه، وتمادى عصف الرياح...، وأقمنا ليلتنا تلك في هول يؤذن باليأس، وأرانا بحر فرعون بعض أهواله الموصوفة، إلى أن أتى الله بالفرج مقترناً مع الصباح... ولاح لنا بر الحجاز على بعد لا تُبصر منه إلا بعض جباله، وهي شرق من جدة... كان نزولنا بجدة، حامدين الله عز وجل، وشاكرين على السلامة والنجاة من هول ما عايناه في تلك الثمانية الأيام طول مقامنا في البحر...، عاهدنا الله عز وجل... ألا يكون انصرافنا على هذا البحر الملعون إلا إن طرأت ضرورة تحول بيننا وبين سواه من الطرق»^(١).

ويشير حوراني إلى أن النصف الشمالي من هذا البحر خاصة ينطوي على عقبات كأداء، فعلى جانبه صحراء لا ماء فيها تمتد مئات من الأميال، والشعاب المرجانية الضخمة تحف كلا الساحلين. وكانت الجزر المرجانية تعين على «القرصنة»^(٢)، وكان البحر خالياً من الموانئ الصالحة أو يكاد، فلم يتوافر الملجأ الأمين من أخطار العواصف أو «القرصنة»، وكانت الملاحة شمالاً صعبة بوجه خاص على الملاحين الأوائل؛ لأن الرياح الشمالية كانت تهب جنوباً على هذا الجانب من البحر طوال العام، فأقام العرب طرقاً للقوافل على طول الساحل الغربي من جزيرتهم بدلاً من أن يواجهوا أهوال البحر

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٦-٧٨.

(٢) القرصنة تعني ممارسة السرقة والنهب في البحر، أو الأنهار الملاحية أو النزول من البحر على الشاطئ من قبل جماعة لا يزيدون على بعثة أو حملة عسكرية، فهمي، علي محمود، التنظيم البحري الإسلامي في شرق البحر المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، القاهرة، دارعين للبحوث الإنسانية، ١٩٩٧م، ص ١٤٣. ووردت في مصطلحات ذلك العصر «المتجرمة».

الأحمر^(١).

إضافة إلى ما سبق فإن ارتفاع نسبة ملوحة مياه البحر الأحمر، وعدم انتظام أعماقه، ثم جذب سواحله، وقلة موانئه قد جعلت من الملاحة في هذا البحر مغامرة خطيرة محفوفة بالكثير من الصعاب، وعلى الرغم من ذلك فقد ظل البحر الأحمر يؤدي دوره بصفته ممرًا ملاحياً بحرياً مهمًا^(٢). فهذه الخصائص السلبية للبحر الأحمر التي تقلل من كفايته بصفته طريقًا ملاحياً لم تقلل من أهميته بصفته أحد طرق الملاحة البحرية العالمية على مدى العصور، إلا أنها تدفع فقط إلى توخي الحذر الشديد في الملاحة. فقد خبر المسلمون بتوالي السنين مسالك هذا البحر، وعرفوا معلومات ملاحية كثيرة عنه، وكانوا على دراية بطبيعته، وكانت لهم فيه تجارب كثيرة، ودلائل وعلامات يرثها الابن عن أبيه قولاً وعملاً. واستفادوا من ذلك في رحلاتهم البحرية في هذا البحر، سواء أكانت للحج إلى الأراضي المقدسة أم كانت بغرض التجارة والتنقل^(٣).

(١) حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥-٢٦.

(٢) السيد، البحر الأحمر، ص ١٤.

(٣) ربيع، حسنين، «البحر الأحمر في العصر الأيوبي»، أبحاث الأسبوع العلمي الثالث، سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث، القاهرة، جامعة عين شمس، ١٩٨٠م، ص ٦.

أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية

يتميز البحر الأحمر بموقع إستراتيجي مهم؛ لأنه ملتقى قارتين، وشريان حيوي يربط بين تجارة الشرق والغرب، كما يؤدي دورًا بارزًا في الربط بين الشعوب التي تعيش على جانبيه من طريق تبادل المنافع فيما بينها خصوصًا في مجال التجارة. كما يعد أقصر طريق وأسرعه بين الشرق والغرب عمومًا، وبين المحيط الهندي والبحر المتوسط خصوصًا، ويعدّ ساحل البحر الأحمر من أطول السواحل؛ لذا تطل عليه عدة دول تسعى للتحكم بهذا البحر؛ وذلك لأهميته الإستراتيجية^(١). كما سنرى ذلك بالتفصيل في هذا الكتاب.

ويعدّ البحر الأحمر من أهم طرق التجارة العالمية في ذلك الوقت؛ بسبب قلة نفقاته، فقد كان للبحر الأحمر - ولا يزال - أهمية خاصة بالنسبة إلى عاملي الوقت والمسافة، فهو يختصر المسافة والزمن مقارنة بطرق أخرى برية أو بحرية. ويمتاز هذا البحر بكونه بحيرة شبه مغلقة، بسبب وجود اختناقات رئيسة تتحكم في مداخله الشمالية والجنوبية يمكن لمن يسيطر عليها أن يسيطر على حركة الملاحة في البحر كله، وهو بذلك يمثل قناة وصل بين البحار المفتوحة شمالًا المتمثلة في البحر المتوسط، والبحار المفتوحة جنوبًا المتمثلة في المحيط الهندي، وهذا يزيد في أهميته العسكرية والاقتصادية.

(١) السيد، البحر الأحمر، ص ٧، والقيسي، الخفاف، البحر الأحمر، ص ٢٣.

وقد كان البحر الأحمر بحيرة إسلامية خالصة شرقاً وغرباً، فأدى دوراً بارزاً في نقل الحجاج إلى منطقة الحجاز المطلة على الجانب الشرقي منه، وقد حافظت الدول الإسلامية المتعاقبة على حكم المنطقة على بقائه بحرًا إسلاميًا خالصًا لحماية الأماكن المقدسة في الحجاز^(١)؛ ونتيجة لأهميته تلك حاولت القوى المعادية للإسلام السيطرة عليه على مر العصور، وكان من أهمها في زمن الدراسة الصليبيون، إلا أن الدولة الأيوبية تصدت لهم، وحافظت على الصبغة الإسلامية لهذا البحر، كما سنرى في هذا الكتاب.

من خلال ما سبق يُلاحظ أن أهمية البحر الأحمر جزء لا يتجزأ من أهمية المناطق المطلة عليه، التي تنوعت أهميتها بناء على مكانة كل منها، ومن هنا فقد أكسبت هذه المناطق البحر الأحمر أهمية كبرى، فالحجاز بأهميته الدينية للمسلمين أكسب البحر الأحمر أهمية خاصة بوصفه أحد أهم طرق الحج لمكة والمدينة، كما أكسبته مصر أهمية خاصة؛ سياسية من جهة؛ نتيجة لكونها مركز ثقل الدولة الأيوبية السياسي، وتجارية من جهة أخرى؛ بحكم موقعها الذي يساعد على ازدهار التجارة لكونها همزة الوصل بين تجارة البحر الأحمر وتجارة البحر المتوسط. وكذلك اليمن أكسبته أهمية تجارية سواء بموقعها الذي يربطه بالمحيط الهندي، ثم بالشرق، أم بمنتجاتها الاقتصادية التي دعمت التجارة في المنطقة منذ أقدم العصور.

كما كانت الحبشة ضمن اهتمامات الأيوبيين حيث حرص صلاح الدين الأيوبي على تحسين علاقته بالأحباش، وسمح لهم بزيارة القدس، فظلوا تحت مراقبة الأيوبيين خاصة مع المشروعات الصليبية لمحاولة استخدامها

(١) ربيع، حسنين، «بحر الحجاز في العصور الوسطى»، مجلة كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود، العدد ١، ١٣٩٧هـ/١٩٧٧م، ص ٣٩٩، وغوانمة، يوسف حسن درويش، أيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتها التاريخية والإستراتيجية، عمان، دار هاشم، ١٩٨٤م، ص ٥.

في الإعداد لغزو الحجاز حسب أسطورة الكاهن يوحنا^(١).

ولذلك كله كان البحر الأحمر محط أنظار القوى الكبرى، ومحورًا رئيسًا تتحرك حوله صراعات العالم في تلك الحقبة؛ وذلك تحقيقًا لمصالحها الاقتصادية والسياسية والدينية، فضلًا عن النزاعات الإقليمية حوله، ومحاولات القوى المظلة عليه فرض سيطرتها على هذا الشريان الحيوي في التجارة العالمية الذي لا يزال يحتفظ بهذه المكانة منذ أقدم العصور حتى وقتنا الحاضر.

(١) حسين، حسن عبدالوهاب، «مصر وأمن البحر الأحمر في الحروب الصليبية»، مقالات وبحوث في التاريخ الاجتماعي للحروب الصليبية، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، ١٩٩٧م، ص ٢١٧. أمن الأوربيون لأكثر من ٥٠٠ سنة بملك مسيحي حاكم لإمبراطورية واسعة في مكان ما بين براري إفريقيا والهند أو الشرق الأقصى، وقد اكتسبت الأسطورة شعبيتها في عام ١١٦٥م بعد تلقي أباطرة بيزنطة والإمبراطورية الرومانية المقدسة رسالة - على الأرجح ذات تزوير أوربي - من ملك يطلق على نفسه اسم «الكاهن يوحنا» الذي وصف مملكته بأنها المدينة الفاضلة، والغنية بالذهب، والمملوءة بالعسل والحليب. للمزيد راجع محمد سعيد عمران، الحملة الصليبية الخامسة، ص ٢٣٦.

الفصل الأول

الأيوبيون وأمن البحر الأحمر

- الوضع الأمني للبحر الأحمر قبيل قيام الدولة الأيوبية.
- جهود الأيوبيين في تأمين البحر الأحمر.
- وسائل حماية البحر الأحمر وتأمينه.

يتناول هذا الفصل موضوع تأمين الأيوبيين للبحر الأحمر مبتدأً بتمهيد عن الوضع الأمني فيه قبيل قيام الدولة الأيوبية، ثم يتناول جهود الأيوبيين في تأمينه من خلال الإستراتيجيات التي اتبعوها في سبيل تحقيق هذا الهدف، بدءاً من سيطرتهم على المناطق المطلة عليه، والسياسة التي حكموا بها تلك المناطق. ثم يتناول جهودهم في صد الخطر الصليبي عن هذا البحر، كما تناول سياسة الأيوبيين مع القوى غير الإسلامية المطلة عليه، وجهودهم في سبيل رد أخطارهم، وأخيراً تناول الوسائل التي تمكن من خلالها الأيوبيون من تحقيق إستراتيجياتهم الأمنية في البحر الأحمر.

الوضع الأمني للبحر الأحمر

قبيل قيام الدولة الأيوبية

مثلت الحروب الصليبية^(١) (٤٨٧-٦٩٠هـ / ١٠٩٥-١٢٩١م) ذروة الصراع الدامي بين الغرب المسيحي والشرق الإسلامي في العصور الوسطى، وعلى الرغم من قسوة الحرب واستمرارها قرابة قرنين من الزمان فإنها لم تنجح في حسم الصراع لمصلحة الغرب الذي حاول استخدام كل أنواع الضغط على الدول الإسلامية، ومن بينها فرض حصار اقتصادي عليها؛ بغية إنهاء الصراع لمصلحته^(٢).

(١) الحروب الصليبية يصح أن تُعدّ ذروة الإحياء الديني، الذي بدأ في غرب أوروبا في أثناء القرن العاشر الميلادي، وارتفع شأنه في أثناء القرن الحادي عشر، وتُعدّ هذه الحروب فصلاً بل من أهم الفصول في تاريخ العلاقات بين الشرق والغرب. وعدها المعاصرون لها في مظهرها الأول «حرباً مقدسة»، و«طريق الحاج» إلى كنيسة القيامة (قبر المسيح)، على أن العين الفاحصة للمؤرخ لا بد أن ترى أنها في مظهرها الثاني (العلاقات بين الشرق والغرب)، لم تكن أقل أهمية عن المظهر الأول. فإذا جرى وصف الحروب الصليبية بالحروب المقدسة فلا بد من تفسيرها بمقتضى العصر الذي تغلبت فيه الروح الدينية والتعلق بالحياة الآخرة، فخضعت وفقاً لذلك لما يمثل العالم الآخر من سلطة دينية. وتعد الحروب الصليبية السياسة الخارجية للبابوية، لما تقوم به من توجيه رعاياها المخلصين إلى الحرب الكبرى التي تخوضها المسيحية ضد أعدائها. باركر، إرنست، الحروب الصليبية، ترجمة: السيد الباز العريني، بيروت، دار النهضة العربية، ١٣٨٨هـ / ١٩٦٧م، ط ٢، ص ٩-١٠.

(٢) رانسيومان، تاريخ الحروب الصليبية، ترجمة: السيد الباز العريني، بيروت، ١٩٦٨م، ١/٢٥٧، وراجع أيضاً: Ashfor.E.«The Karmi Merchants» (J.R.A.S).London 1956.P.11.

وقد مثل البحر الأحمر محوراً مهماً من محاور الصراع الصليبي الإسلامي حيث وضع الجانبان هذا البحر في إستراتيجيتهما نقطة ارتكاز مهمة لنجاحهما، وتحقيق أهدافهما في هذا الصراع.

وقبيل قيام الدولة الأيوبية كان الصليبيون قد وجهوا اهتمامهم إلى البحر الأحمر وقاموا بمحاولة السيطرة عليه، وإخراجه من أيدي المسلمين بمحاولتهم إيجاد قاعدة لهم على هذا البحر من جهة، وإنشاء سلسلة من القلاع^(١) في جنوب الشام على الطريق الموصل إلى الشام ومصر من جهة أخرى، ولذلك أظهروا اهتماماً بالغاً بمنطقة ما وراء الأردن التي تربط بين الشام ومصر والحجاز حيث قام بلدوين الأول Baldwin^(٢)؛ ملك مملكة بيت المقدس في سنة (٤٩٤هـ/ ١١٠١م) بالإغارة على القبائل الموجودة في المنطقة^(٣)، ولكنه لم يتمكن في هذه المرحلة من أن يحصل على قاعدة له فيها^(٤).

عاود بلدوين الأول اهتمامه بمنطقة ما وراء الأردن بعد أن استطاع الاستيلاء على كثير من موانئ الساحل الشامي، فخرج في حملتين متتاليتين: الأولى في سنة (٥٠٩هـ/ ١١١٥م)، وقد حقق من خلالها نجاحاً مهماً؛ وذلك بالاستيلاء على موقع الشوبك^(٥) فقد قام بتشييد حصن

(١) انظر ص ٨٦ من هذا الكتاب.

(٢) بلدوين الأول (١١٠٠-١١٠٨م) هو أول الملوك الصليبيين لبلاد الشام، ويعد المؤسس الحقيقي لمملكة بيت المقدس التي ظل يحكمها لمدة ثمانى عشرة سنة، فحولها من إمارة كنسية إلى دولة وسط محيط إسلامي معاد له، فضلاً عن دوره في تأسيس إمارة طرابلس. الشارترى، تاريخ الحملة، ص ١٦٣.

(٣) الصوري، وليم، تاريخ الحروب الصليبية (١٠٩٤-١١٨٤م)، ترجمة: حسن حبشي، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩١م، ٣١٦/٢.

(٤) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر في الحروب الصليبية»، ص ١٩٥.

(٥) الشوبك قلعة حصينة في أطراف الشام بين عمان وأيلة والقلمز قرب الكرك، التي سيأتي ذكرها، =

أطلق عليه مونتريال^(١). والأخرى سنة (٥١٠هـ/١١١٦م)، واستطاع من خلالها الاستيلاء على أيلة الواقعة على رأس خليج العقبة، وكذلك على جزيرة فرعون المقابلة لها أقام قلعة بها^(٢). وقد كان ذلك أول خطوة فعلية من الصليبيين تهدد أمن البحر الأحمر، وقد استمر هذا التهديد قرابة نصف قرن، كما سيطر الصليبيون على الطريق المعتاد للقوافل بين مصر والشام والحجاز؛ مما اضطر القوافل إلى أن تسلك طرقاً أكثر بعداً، فانقطع الحج عبر هذا الطريق، وتحول إلى طريق عيذاب في الجنوب على البحر الأحمر^(٣).

وقد ذهب أحد الباحثين إلى أن بلدوين الأول نجح في التحكم في تجارة البحر الأحمر^(٤) ولكن يبدو أن هذا أمر مبالغ فيه؛ لأن هذه السيطرة تتطلب التحكم في مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وفي ميناء عيذاب أيضاً؛ وهذا ما لم يستطع بلدوين تحقيقه^(٥). إضافة إلى عدم وجود أسطول يمكنه من

= ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٣٧٠. واستولى عليها الصليبيون، وظلت في أيديهم حتى استعادها المسلمون في عهد صلاح الدين سنة ٥٨٤هـ. العبيدي، عبدالعزيز راشد، «جهود صلاح الدين الأيوبي في بناء الجبهة الإسلامية وتأسيس الدولة الأيوبية حتى سنة ٥٧٣هـ»، مجلة جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، العدد ٦، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٢م، ص ٥٠٥.

(١) الصوري، الحروب الصليبية، ٢/ ٣١٦-٣١٧، وغوانمة، يوسف حسن درويش، «رؤية في مفهوم الأمن القومي في عهد صلاح الدين»، المؤرخ العربي، بغداد، العدد ٤٣، السنة ١٦، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م، ص ٩٦، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٥. مونتريال اسم مشتق من الهيئة الملوكية؛ لأن الذي بناه ملك. الصوري، الحروب الصليبية، ٢/ ٣١٧.

(٢) الصوري، الحروب الصليبية، ٢/ ٣٢٨، وغوانمة، «رؤية في مفهوم الأمن القومي»، ص ٩٦.

(٣) ربيع، «البحر الأحمر في العصر الأيوبي»، ص ١٢٢، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٥.

(٤) غوانمة، يوسف حسن درويش، إمارة الكرك الأيوبية، الأردن، دار الفكر، ١٩٨٢م، ط ٢، ص ٦٥، وغوانمة، أيلة، ص ٧.

(٥) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٥.

ذلك، كما أن الفاطميين كانوا لا يزالون يسيطرون على عسقلان^(١) التي مثلت تهديداً لمملكة بيت المقدس من جهة الجنوب.

وقد استمر بلدوين الأول في تحقيق أهدافه الرامية إلى السيطرة على سيناء^(٢)، والطرق المؤدية إليها؛ وذلك بحكم سيطرته على مداخل البحر الأحمر الشمالية. أما الدولة الفاطمية في مصر (٣٥٨-٥٦٧هـ/٩٦٨-١١٧١م) الحاكمة في تلك الحقبة فقد قامت بعدة حملات لوقف هذا التهديد لأمن البحر الأحمر، ولكنها لم تنجح في ذلك، وذلك لما كانت تعانيه من الضعف والانحلال خصوصاً في المدة الأخيرة من تاريخها^(٣).

تولى بلدوين الثاني^(٤) Baldwin (٥١٢-٥٢٥هـ/١١١٨-١١٣١م) حكم مملكة بيت المقدس الذي لم يقم بمحاولات جادة تهدد البحر الأحمر، ولكنه اهتم بمنطقة ما وراء نهر الأردن التي كان لها صلة مباشرة بأمن البحر

(١) عسقلان: مدينة في الشام من أعمال فلسطين على ساحل البحر بين غزة وبيت جبرين، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/١٢٢.

(٢) سيناء: اسم موضع بالشام يضاف إليه الطور، فيقال: طور سيناء، وهو الجبل الذي كلم الله تعالى عليه موسى عليه السلام. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/٣٠٠. تقع سيناء شمال شرقي مصر بين خليج السويس وقناة السويس في الغرب، وخليج العقبة وحدود فلسطين المحتلة في الشرق، وتبلغ مساحتها ٦٪ من مساحة مصر، وسيناء خط الدفاع الأول عن مصر منذ القدم. عتريس، محمد، معجم بلدان العالم آخر التطورات السياسية، وأحدث البيانات الإحصائية، القاهرة، دار الثقافة للنشر، ١٤٢١هـ/٢٠٠١م، ص ٣٧٢.

(٣) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٦.

(٤) بلدوين الثاني: هو بلدوين بورج أمير الرها، تولى عرش المملكة الصليبية بعد وفاة بلدوين الأول، وامتاز بالحنكة والخبرة في الحكم، وعرف بعدائه الشديد للمسلمين، وقد استمر في حكم المملكة الصليبية حتى أصيب بمرض خطير أدى إلى وفاته سنة (٥٢٦هـ/١١٣١م) ودفن في كنيسة القيامة. الصوري، وليم، تاريخ الحروب الصليبية الأعمال المنجزة فيما وراء البحار، ترجمة: سهيل زكار، بيروت، دار الفكر، ١٩٩٠م، ١/٥٧٤، و ٢/٦٥١.

الأحمر فكان يغير على قبائل البدو في المنطقة؛ وذلك لإحكام السيطرة عليها من ناحية، والتحكم في طرق التجارة بين بلاد الشام ومصر بما كان له من معرفة بدروب هذه المنطقة ومسالكها^(١).

وفي إطار إستراتيجية الصليبيين الرامية إلى السيطرة على المنطقة، وتهديد البحر الأحمر؛ وذلك بإنشاء سلسلة من القلاع في تلك المنطقة، قام باجان Paganus؛ عامل الملك فولك Fulk، بإنشاء حصن منيع فوق تل مرتفع يعرف بالكرك^(٢)؛ وذلك سنة (٥٣٥هـ / ١١٤١م)^(٣)، وأضاف الصليبيون بعد ذلك عدة حصون، منها (قلعة وادي موسى)^(٤)، والصلت^(٥) (سلا)، وتافيل^(٦)، فشكلت تلك الحصون خطراً كبيراً يهدد أمن المنطقة مدة طويلة، حيث وقفت بارونية الكرك بحصونها الكثيرة في الشراة^(٧)، ووادي موسى، والشوبك، وأيلة سداً يمنع الاتصال

- (١) الصوري، الحروب الصليبية، ٢/ ٢٤٣ و ٣٦٢، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٧.
- (٢) الكرك: قلعة حصينة ومنيعة في طرف الشام بين أيلة وبحر القلزم والقدس، وتقع على جبل عالٍ. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ٤٥٣. تقع في الجنوب الغربي للمملكة الهاشمية الأردنية، وتبعد ١٣٠ كيلومتراً عن مدينة عمان حالياً ونحو ٣٥ كيلومتراً عن مدينة القدس. غوانمة، التاريخ الحضاري لشرق الأردن في العصر المملوكي، عمان، دار الفكر، ١٩٨٢م، ص ٢٥٩.
- (٣) الصوري، الحروب الصليبية، ٢/ ١١٠٦، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٧.
- (٤) قلعة وادي موسى منسوبة إلى موسى بن عمران، عليه السلام، وهو وادٍ في قبلي بيت المقدس بينه وبين أرض الحجاز. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٥/ ٣٤٦. أما القلعة فتقع على تل شديد الانحدار يعرف حالياً باسم تل عويرة على أطراف البتراء. رنسيمان، ستيفن، تاريخ الحروب الصليبية، ترجمة: السيد الباز العريني، بيروت، دار الثقافة، ١٩٨٦م، ٢/ ٣٧١.
- (٥) الصلت: جزيرة صغيرة بالبحر الأحمر، البلادي، معجم معالم الحجاز، ٥/ ١٦٢.
- (٦) الصوري، الحروب الصليبية، ج ٢، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٧، وتافيل يقال لها: طُفيل، وهي قلعة نواحي وادي موسى قرب بيت المقدس. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ٣٧. وهي إحدى محافظات مملكة الأردن الهاشمية، وتسمى طُفيلة Tafila، وتقع في جنوب الأردن، وتبعد عنها نحو ١٨٠ كيلومتراً. <http://www.alquwayrah.com/vb/archive/index.php/t-2468.html>
- (٧) الشراة: هو جبل شامخ مرتفع في السماء من دون عسفان، وهو عن يسار عسفان، وبه عقبة =

بين مصر والشام وبغداد، بل تهديدًا للأماكن المقدسة في الحجاز، وخط التجارة الدولية عبر البحر الأحمر، وبذلك سيطر الصليبيون على حركة المرور عبر الطرق الرئيسية، والاستفادة من ذلك في التحكم بالتجارة، ومنع طريق الحج^(١).

كما ارتبطت عسقلان في فلسطين على ساحل البحر المتوسط بأمن البحر الأحمر، فقد كانت رأس الجسر الذي استخدمه الفاطميون في هجماتهم ضد الصليبيين بعد سقوط مدن الساحل الشامي في قبضتهم، كما كانت حائطًا لصد محاولات الصليبيين عن الاستيلاء على الطريق الساحلي، وعلى شبه جزيرة سيناء، فقاموا ببناء قلاع مختلفة حولها^(٢)، ثم استطاعوا إسقاطها سنة (٥٤٨هـ/ ١١٥٣م)^(٣). وكانت النتيجة المباشرة لسقوطها محاولة استيلاء الصليبيين على مصر خصوصًا مع سوء أوضاعها؛ بسبب الصراع بين الوزراء على السلطة.

كما زاد من حرص الصليبيين في الهجوم على مصر عامل آخر مهم، وهو ازدياد قوة نور الدين زنكي^(٤)، وضغطه على الصليبيين، وسعيه إلى توحيد الجبهة الإسلامية، وهذا ما كان الصليبيون يخشونه، فسعوا إلى مسابقة

= تهوى إلى ناحية الحجاز لمن سلك عسقلان، والشرأة أيضًا صُقع بالشام بين دمشق ومدينة الرسول ﷺ، ومن بعض نواحيه القرية المعروفة بالحميمة. السلمي، أسماء جبال تهامة، ص ٣٣، وياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٣٣١.

(١) غوانمة، «رؤية في مفهوم الأمن القومي»، ص ٩٣.

(٢) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٧-١٩٨.

(٣) الصوري، الحروب الصليبية، ٢/ ١٣٢.

(٤) نور الدين زنكي هو أبو القاسم محمود عماد الدين زنكي بن آق سنقر (٥١١-٥٦٩هـ/ ١١١٨-١١٧٤م)، ويلقب بالملك العادل، وهو الابن الثاني لعماد الدين زنكي إلا أنه حكم حلب بعد وفاة والده، وقام بتوسيع إمارته بشكل تدريجي، كما ورث عن أبيه مشروع توحيد الجبهة الإسلامية، ومحاربة الصليبيين. لمزيد من التفاصيل انظر ابن خلكان، شمس الدين أحمد بن محمد (ت: ٦٨١هـ/ ١٢٨٢م) وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان، تحقيق: إحسان عباس، بيروت، دار الثقافة، ط ٢، ١٩٦٧م، ٥/ ١٨٤-١٨٩.

نور الدين على مصر؛ لأن استيلاءه عليها سيجعلهم بين فكي كماشة، وبالفعل قام عموري^(١) Amaury ملك مملكة بيت المقدس (٥٥٨-٥٦٩هـ/ ١١٦٢-١١٧٤م) بمشروع جريء للهجوم على مصر.

ومما لا شك فيه أن مشروع عموري القاضي بمهاجمة مصر نقل تهديد الصليبيين لأمن البحر الأحمر إلى مرحلة جديدة، إذ دخلت في طور تهديد أكبر؛ وذلك بتهديدهم أهم مورد اقتصادي لمصر، فضلاً عما يشكله من تهديد للمقدسات الإسلامية في مكة والمدينة، ولكن نور الدين لم يكن ليغفل عن هذا التهديد لما تمثله مصر من أهمية في جهاده ضد الصليبيين، وبدأ بذلك سباق بين عموري ونور الدين على امتلاك مصر، وقد استغرق هذا الصراع ما يقارب سبع سنوات تخللتها عدة حملات صليبية^(٢). وانتهت تلك الحملات بعدم نجاح الملك الصليبي في الاستيلاء على مصر، ونجاح نور الدين محمود بجهود قائديه أسد الدين شيركوه، وصلاح الدين الأيوبي^(٣) في السيطرة على مصر، ثم قيام صلاح الدين بإسقاط الدولة الفاطمية، وقيام الدولة الأيوبية ليتقل أمن البحر الأحمر إلى مفهوم جديد في ظل هذه الدولة^(٤).

(١) عموري هو ملك بيت المقدس حكم ما بين ١١٦٢ و١١٧٤م، وكان كونتاً لعسقلان قبل حكمه للمملكة الصليبية.

(٢) للمزيد من المعلومات، انظر عاشور، سعيد عبدالفتاح، الحركة الصليبية صفحة مشرقة في تاريخ الجهاد الإسلامي في العصور الوسطى، القاهرة، مكتبة الأنجلو، ط ٤، ١٩٨٦م، ٥٧٠-٥٥٥/٢.

(٣) صلاح الدين الأيوبي هو يوسف بن أيوب بن شادي بن مروان الكردي، قائد عسكري، ومؤسس الدولة الأيوبية، ولد بقلعة تكريت في سنة ٥٣٢م، وكان أبوه أيوب في خدمة نور الدين، وكانت وفاته في صفر سنة ٥٨٩هـ. ابن إياس، محمد بن أحمد (ت: ٩٣٠هـ/ ١٥٢٤م)، بدائع الزهور في وقائع الدهور، القاهرة، مطابع الشعب، ١٩٦٠م، ص ٥٥ وص ٥٨.

(٤) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٨-١٩٩.

جهود الأيوبيين في تأمين البحر الأحمر

نتيجة لأهمية البحر الأحمر الإستراتيجية والتجارية كان على الدولة الأيوبية اتباع إستراتيجية واضحة للمحافظة عليه، وحمایته من سيطرة القوى الأخرى؛ وتنفيذاً لذلك اتبعت الدولة الأيوبية سياسة واضحة لضبط الأمن في البحر الأحمر، تمثلت - أولاً - في السيطرة على البلدان الواقعة على هذا البحر، وجعله بحيرة إسلامية أيوبية، بحيث يسهل تأمينه؛ وذلك من خلال سياستها التي اتبعتها في حكم هذه المناطق؛ وذلك لإحكام قبضتها على البحر الأحمر وحمایته، كما ارتكزت إستراتيجيتهم الأمنية فيه على صد الخطر الصليبي عن هذا البحر، ورد أي عدوان مباشر أو غير مباشر قد يتعرض له، فضلاً عن علاقاتها السياسية مع القوى الأخرى المحيطة به، الخارجة عن نطاق سيطرتها التي تحاول من خلالها تأمين حماية أكبر لهذا البحر.

إن الحديث عن إستراتيجية الأمن في البحر الأحمر في العهد الأيوبي يعني الحديث عن أمن المناطق الجغرافية الواسعة المطلة عليه، فهو حديث عن أمن الحجاز بالدرجة الأولى؛ لمكانتها الدينية العظيمة في نفوس المسلمين، وعن أمن مصر لكونها مركز الدولة الرئيس، وعن أمن اليمن التي تشكل للدولة مورداً اقتصادياً مهماً، فضلاً عن أنها المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ونقطة الدفاع الأولى عن ممتلكات الدولة، وعن أمن الشام التي تعد

المعبر الشمالي للبحر الأحمر، ثم هو مدخل لكل من الحجاز ومصر، وتأمين الجهة الجنوبية من الشام يعني تأمين الأطراف الشمالية للبحر الأحمر.

كان تنفيذ هذه الإستراتيجية يقع على كاهل حكام الدولة الأيوبية، وأولهم صلاح الدين الأيوبي، وقد اعتمدت إستراتيجية صلاح الدين العسكرية في الجهاد ضد الصليبيين بشكل عام، وفي تأمين سلامة بلاده بما فيها البحر الأحمر على ثوابت أساسية، هي:

أولاً: الوحدة الإسلامية والتعاون بين جميع الأقطار في المجالات السياسية والعسكرية والاقتصادية مكوناً بذلك قاعدة مادية وبشرية تدعم أهدافه.

ثانياً: عقيدة الجهاد؛ فقد كان إيمانه بالجهاد من الأمور التي ارتكزت عليها سياسته، وقد تملكته هذه الفكرة، فوجه اهتمامه لنشرها، وسخر جهوده لتحقيقها.

ثالثاً: العمل على تدعيم قوته الحربية، سواء قوات الجيش أم الأسطول البحري.

وقد استخدم هذه الإستراتيجية في تأمين البحر الأحمر؛ فنجد أنه اهتم بإرسال الجيوش والحملات لتوحيد المناطق المطلة عليه، وبث روح الجهاد في نفوس أهلها، وحثهم على مساعدته بكل ما يستطيعون، سواء بالأموال أم بالأرواح والمعدات لمواجهة الصليبيين، وكانت وسيلته في ذلك جيوش كبيرة عماد قوتها أسطوله البحري الذي ركز جهوده لتقويته. وسنعرض خلال هذا الفصل كيف أدت هذه الإستراتيجية دورها في تأمين البحر الأحمر، وتحقيق السيادة الأيوبية عليه كالآتي:

سيطرة الأيوبيين على المناطق المطلة على البحر الأحمر^(١):

كان لمصر دور مهم في تاريخ البحر الأحمر من خلال حكم الدول المختلفة التي قامت فيها، نتيجة طبيعية لامتداد سواحلها الشرقية على ذلك البحر مسافات طويلة، ومن هنا كانت الدولة الأيوبية إحدى أهم الدول التي ظهرت في مصر، وامتد نفوذها في أغلب المناطق العربية المطلة على البحر الأحمر تقريباً، فأدّت دوراً بارزاً في تاريخه، وشكلت جزءاً من حقبة مهمة مرت فيها المنطقة بأحداث كبيرة، هي حقبة الحروب الصليبية التي كانت تهدد العالم الإسلامي بأسره.

فبعد أن قامت الدولة الأيوبية في مصر عام (٥٦٧هـ / ١١٧١م)، واستقرت الأوضاع لصالح الدين الأيوبي فيها، بدأ يفكر في تأمين ممتلكاته وتوسيعها، فركز جهوده من البداية في العمل على توحيد المنطقة الإسلامية لتقف صفاً واحداً لصد تهديدات الصليبيين من جهة، ولتحقيق أمن أراضيه وسلامتها من جهة أخرى.

وكان إحكام سيطرة الأيوبيين على مصر هو الحجر الذي ارتكزت عليه سياستهم في حفظ الأمن في البحر الأحمر، فهي المدخل الشمالي الرئيس لهذا البحر، وصاحبة سواحل طويلة ومهمة عليه، كما أنها همزة الوصل التي تربطه بالبحر المتوسط، فضلاً عن كونها مركز الدولة.

قام صلاح الدين بعدد من الأعمال بعد استقرار الأوضاع في مصر في إثر قيام الدولة، وكانت هذه الأعمال تنصب على تأمين مصر من الأخطار الخارجية، فقد استفاد صلاح الدين من التجارب السابقة، وأدرك أهمية مصر بشكل عام، والقاهرة^(٢) بشكل خاص بالنسبة إلى جهاده ضد الصليبيين، وتحقيق سياسته الرامية إلى توحيد الجبهة الإسلامية، إذ إن أنظار الصليبيين أصبحت

(١) انظر الخريطة رقم (١) للمناطق التي سيطر عليها الأيوبيون في الملحقات.

(٢) القاهرة مدينة بجنب الفسطاط، ويجمعها سور عظيم، وهي المدينة العظمى، وبها دار الملك، ومسكن الجند. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤ / ٣٠١. وهي اليوم عاصمة جمهورية مصر العربية، وأهم مدنها على الإطلاق.

تتجه نحوها، ولما كان صلاح الدين كثير الأسفار، وبعيداً من العاصمة، فقد أراد أن يحصنها ضد الهجمات الخارجية، فعمل تحصينات كبيرة لتأمينها^(١).

وفي سبيل تحقيق أهدافه عمل صلاح الدين على مد نفوذ الدولة الأيوبية إلى عدد من الأقاليم المطلة على البحر الأحمر، أهمها بلاد النوبة، واليمن، إضافة إلى بلاد الحجاز^(٢).

بلاد النوبة:

بعد أن استقرت الأمور لصلاح الدين في مصر أخذ يعمل لتوحيد الجبهة الإسلامية تجاه التهديدات الصليبية، وكان للنوبيين دور مهم في عصر الدولة الفاطمية، وخصوصاً العصر الثاني المعروف بعصر الوزراء، كما استشعر صلاح الدين خطرهم بعد مؤامرة مؤتمن الخلافة ضده، التي جرى اكتشافها والقضاء عليها في سنة (٥٦٤هـ / ١١٦٩م)، وأعقب ذلك القضاء عليهم، وطرد من تبقى منهم خارج القاهرة، وتفرقوا في أنحاء البلاد^(٣). ولتأمين حدود مصر الجنوبية أرسل صلاح الدين الأيوبي حملة عسكرية بقيادة أخيه توران شاه^(٤) لفتح بلاد

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٠، والمقريري، الخطط، ٢/٩٦-٩٧، والعيدي، «جهود صلاح الدين»، ص ٥٢٥.

(٢) النوبة: بلاد واسعة عريضة في جنوبي مصر، وهم نصارى وأهل شدة في العيش، أول بلادهم بعد أسوان جنوب مصر شمال السودان يُجلبون إلى مصر فيباعون بها، ومدينة النوبة اسمها دُمقلة. معجم البلدان، ٥/٣٠٨.

(٣) سوزي، أباطة، النوبيون بين مصر والسودان في العصر الفاطمي، تاريخ المصريين، عدد ١٦٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م، ص ١٣١-١٦٣.

(٤) توران شاه: هو الملك المعظم شمس الدولة توران شاه بن أيوب بن شاذي بن مروان، الملقب بفخر الدين وهو أخو صلاح الدين، وأكبر منه، توفي خامس صفر سنة ٧٧٦هـ بثغر الإسكندرية. ابن خلكان، وفيات الأعيان، تحقيق: محمد محيي الدين عبدالحميد، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦٤م، ١/٣١٤.

النوبة^(١)، وكان ذلك بعد هجوم السودان على أسوان^(٢) الذين استغلوا الاضطرابات التي حصلت في مصر في نهاية الدولة الفاطمية سنة (٥٦٨هـ / ١١٧٢م)، ولكنهم تراجعوا عنها بعد علمهم بمسير حملة توران شاه^(٣)، وقد عمل توران شاه على مد النفوذ الأيوبي إلى مناطق مختلفة من بلاد النوبة، وعقد صلحاً مع ملكها^(٤). ويذكر المقرئزي أن توران شاه سار إلى بلاد النوبة، وفتح قلعة إبريم^(٥)، وسبى، وغنم، وعاد إلى أسوان، وأقطع إبريم رجلاً يعرف بإبراهيم الكردي، فسار إليها في عدة من الأكراد، وما لبثوا أن شنوا الغارات على بلاد النوبة حتى امتلأت

(١) ابن الأثير، الكامل، ١١/ ٣٨٦.

(٢) أسوان: مدينة ساحلية كبيرة، وكورة في آخر صعيد مصر، وأول بلاد النوبة على النيل في شرقيه، وهي في الإقليم الثاني، طولها خمس وسبعون، وعرضها اثنان وعشرون درجة وثلاثون دقيقة. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١/ ١٩١، وشامي، يحيى، موسوعة المدن العربية والإسلامية، بيروت، دار الفكر العربي، ١٩٩٣م، ص ١٩٥.

(٣) أبوشامة، عبدالرحمن بن إسماعيل (ت: ٦٦٥هـ / ١٢٦٥م)، كتاب الروضتين في أخبار الدولتين، تحقيق: محمد حلمي محمد أحمد، ومحمد مصطفى زيادة، القاهرة، دار الكتب المصرية، ١٩٩٨م، ١/ ١ ق/ ٥٣٠، والمقرئزي، أحمد بن علي (ت: ٨٤٥هـ / ١٤٤١م)، السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق: محمد مصطفى زيادة، القاهرة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، ط ٢، ١٩٥٦م، ١/ ٥٠، والعبدي، «جهود صلاح الدين»، ص ٤٩٨.

(٤) أبوشامة، كتاب الروضتين، ١/ ١ ق/ ٥٣٣، والمقرئزي، السلوك، ١/ ١ ق/ ٥١، والدواداري، أبو بكر بن عبدالله بن أيك (ت: ٧٣٦هـ / ١٣٣٥م) وكنز الدرر وجامع الغر - الدر المطلوب في أخبار بني أيوب، تحقيق: سعيد عبدالفتاح عاشور، القاهرة، ١٣٩١هـ / ١٩٧٢م، ٧/ ٥٠، وجرادات، وليد محمد، الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، الدوحة، دار الثقافة، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م، ص ٧٦، والشامي، أحمد، صلاح الدين والصليبيون تاريخ الدولة الأيوبية، القاهرة، مكتبة النهضة العربية، ١٩٩١م، ص ٩١.

(٥) قلعة إبريم تقع على ربوة صخرية منعزلة تشرف على الضفة الشرقية من نهر النيل، وتحيط بها جبال جرداء لا تصلح لزراع ولا حرث، وهي على مسافة ٢٣٥ كم جنوب أسوان، كانت قلعة أبريم تسمى (بريميس)، وهو اسم روماني قديم، وقد جاء ذكر هذه القلعة في عهد القائد الروماني يترونيوس . <http://anebaa.yoo7.com/t305-topic>.

أيديهم بالأموال^(١)، مما حدا بملك النوبة إلى أن يرسل كتابًا إلى توران شاه يقر فيه على طلب الصلح مقابل جزية يدفعها لصلاح الدين كل سنة، وهكذا استطاع صلاح الدين أن يمد النفوذ الأيوبي إلى معظم مناطق بلاد النوبة، ويعقد صلحًا مع ملكها^(٢). ويذكر ابن الأثير أن سبب فتح الأيوبيين النوبة هو خوفهم من نور الدين محمود؛ إذ أرادوا أن تكون ملجأً لهم إن هاجم مصر ولم يستطيعوا رده^(٣)، ويرى أحد الباحثين أن هذا الرأي «يتفق مع نظرة ابن الأثير المتأثرة بعواطفه تجاه صلاح الدين نحو العلاقة مع نور الدين... ولا شك أن ما ذكره ابن الأثير لا يتفق مع الحقيقة؛ فهو مجرد ظنّ بناه على رأي خاطئ، كما أن الحقائق التي ذكرتها المصادر التاريخية لا تنبئ عن أي سوء في العلاقة بين القائدين، ولا تشير إلى عزم نور الدين المسير إلى مصر؛ لأن لديه قضية أعظم وأكبر من الدخول في صراع مع الأيوبيين، وهي قضية الجهاد، كما أن صلاح الدين لم يُظهر من الأعمال ما يستوجب تحوُّفه من نور الدين، ولذا فإنَّ الباحث المنصف لا يسعه إلا أن يترفع بهذين القائدين المسلمين عن المصالح الشخصية فيما يعملانه، وأن يحسن الظنَّ بهما، ويجتهد في تفسير أسباب أعمالهما تفسيرًا يتفق مع أهدافهما»^(٤).

وفي الحملة الثانية التي أرسلها صلاح الدين بقيادة أخيه العادل سيف الدين في سنة (٥٧٠هـ/ ١١٧٤م) انتهت بنجاحه في استتصال شأفتهم، وأحمد ثأرتهم، ونجح في القضاء على الجند السودانيين^(٥).

والمرجح أن فتح الأيوبيين بلاد النوبة كان في سبيل تقوية الجبهة الإسلامية من جهة، وفي سبيل تأمين حدود مصر الجنوبية، فقد أشارت

(١) المقرئزي، السلوك، ق ١، ١/٥٠-٥١.

(٢) أبو شامة، كتاب الروضتين، ٢/٥٣٣، والدواداري، كنز الدرر، ٧/٥٠.

(٣) ابن الأثير، الكامل، ٩/١١٨.

(٤) العبيدي، «جهود صلاح الدين»، ص ٤٩٨.

(٥) عاشور، سعيد عبدالفتاح، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، ص ٣٤-٣٥.

المصادر إلى وجود خطر يهدد صلاح الدين من منطقة النوبة، تمثل في هجوم السودان والعبيد على أسوان - كما سبق أن ذكر - وهكذا يتضح أن صلاح الدين أراد صدّ الخطر الذي يهدده من ناحية الجنوب، كما ذكر ابن الأثير^(١).

وعلى الرغم من هذه الأسباب المباشرة لغزو بلاد النوبة فإن ذلك لا يمنع أن يكون غزو النوبة وضمها إلى الدولة الأيوبية كانا يحملان بعداً إستراتيجياً مهماً في سياسته الرامية إلى أمن البحر الأحمر، وإحكام السيطرة عليه، فالنوبة جزء مهم يمتد إلى البحر من الجهة الجنوبية الغربية، وامتداد طبيعي للسواحل المصرية، وتأمين هذا الجزء مهم لتأمين تجارة موانئ البحر الأحمر الجنوبية في مصر، كما أن الاستيلاء على هذه المنطقة القريبة من مملكة الحبشة المسيحية من شأنه أن يقطع أي اتصال بينها وبين الصليبيين في الشام، كما سنرى لاحقاً.

بلاد اليمن:

كان الميدان الآخر للتوسع الأيوبي في البحر الأحمر هو اليمن، فقد عمل صلاح الدين على إتمام خطته بجعله بحرًا إسلاميًا خالصًا، حيث أرسل في سنة (٥٦٩هـ/ ١١٧٣م) حملة عسكرية بقيادة أخيه توران شاه استطاعت أن تضم اليمن إلى أملاك الأيوبيين^(٢). وقد اختلفت المصادر التاريخية في تحديد

(١) العبيدي، «جهود صلاح الدين»، ص ٤٩٨.

(٢) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/١ ق/ ٥٥١، وابن عبدالمجيد، تاج الدين عبد الباقي (ت: ٧٤٣هـ/ ١٣٢٤م) بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق: مصطفى حجاز، صنعاء، دار الكلمة، ١٩٨٥م، ص ٧٦، والمقريزي، السلوك، ١/١ ق/ ٥٢، وابن العماد، أبو الفلاح عبدالحج (ت: ١٠٨٩هـ/ ١٦٧٨م)، شذرات الذهب في أخبار من ذهب، بيروت، دار الآفاق، د.ت، ٣/ ٢٢٥، ويحيى بن الحسين، القاسم بن محمد بن علي (ت: ١١٠٠هـ/ ١٦٨٩م) غاية الأمان في أخبار القطر اليماني، تحقيق: سعيد عاشور، القاهرة، دار الكتاب العربي، ١٣٨٨هـ/ ١٩٦٨م، ص ٣٢٣، وشرف الدين، أحمد حسين، اليمن عبر التاريخ، الرياض، =

الأسباب التي دفعت الأيوبيين إلى إرسال هذه الحملة، فالعماد الأصفهاني وابن واصل، ويتفق المقرئزي معهما، يذكرون أن أسباب الضم هي رغبة توران شاه في زيادة إقطاعه، فإن إقطاعه في صعيد مصر لا يكفيه، وكذلك إغراء الشاعر عمارة اليمني^(١) له كان سبباً من أسباب غزو اليمن^(٢). أما ابن شداد فيذكر أن السبب هو استغلال صلاح الدين قوة جيشه للقضاء على دولة عبد النبي بن مهدي^(٣) في اليمن، وكذلك ليقوم بتوسيع دولته^(٤). في حين يرى ابن الأثير، وينقل عنه المقرئزي هذا الرأي أيضاً أن أسباب ضم اليمن ترجع إلى رغبة صلاح الدين في أن تكون ملجأً له ولأهله إن قصده نور الدين زنكي، وأخرجه من مصر^(٥). أما ابن تغري بردي فيرى أن صلاح الدين أرسل هذه الحملة إلى

= مطابع البادية للأوفست، ط ٣، ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م، ص ٢٢١.

- (١) عمارة اليمني الشاعر هو: عمارة بن أبي الحسن علي بن زيدان بن أحمد الحكمي، المتوفى مصلوباً بمصر سنة ٥٦٩هـ / ١١٧٣م، من تصانيفه «المفيد في أخبار زبيد»، و«ديوان شعره». للمزيد راجع النويري، شهاب الدين أحمد (ت: ٧٣٣هـ / ١٣٣٣م)، نهاية الأرب في فنون الأدب، تحقيق: مفيد قميحة: وجماعة، بيروت، دار الكتب العلمية، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٤م، ونهاية الأرب، ٣٣ / ٩١.
- (٢) ابن واصل، محمد بن سالم (ت: ٦٩٧هـ / ١٢٩٨م)، مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، تحقيق: جمال الدين الشيال، ١ / ٢٣٨، والمقرئزي، السلوك، ١ / ٥٣.
- (٣) تنسب هذه الدولة إلى علي بن مهدي الذي أسسها سنة ٥٥٤هـ، واستمرت حتى سنة ٥٦٩هـ حيث كان يحكمها عبد النبي بن مهدي. أحمد، محمد عبدالعال، الأيوبيون في اليمن، الإسكندرية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م، ص ٦٤-٦٦، والشويعر، محمد بن عبدالله بن عبدالرحمن، الصراع السياسي والفكري في اليمن خلال العصر الأيوبي، د.م.ن، ٢٠٠٧م، ص ٣١-٣٥.
- (٤) ابن شداد، بهاء الدين يوسف بن رافع (ت: ٦٣٢هـ / ١٢٣٤م) النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية (سيرة صلاح الدين) تحقيق: جمال الدين الشيال، القاهرة، مكتبة الخانجي، ط ٢، ١٩٩٤م، ص ٨٧-٨٨، أبو شامة، الروضتين، ١ / ٢١٦.
- (٥) ابن الأثير، الكامل، ١١ / ٣٩٦، والمقرئزي، السلوك، ١ / ٥٢، وأحمد، الأيوبيون في اليمن، ص ٧٠.

اليمن لإبعاد توران شاه؛ وذلك لأنه كان يعرف ما في نفس أخيه الذي كان أكبر سنًا منه، وكان يرى نفسه أحق بالملك من صلاح الدين، إضافة إلى سوء سيرته التي جعلت صلاح الدين يفكر في التخلص منه بإرساله إلى اليمن^(١).

كما كان للمؤرخين اليمنيين وجهة نظر مختلفة في أسباب ضم الأيوبيين لليمن؛ فابن حاتم الهمداني يرى أن سبب هذه الحملة يرجع إلى أن بلاد اليمن كانت مجزأة وغير موحدة، وكل موضع فيها له ملك مستقل بذاته^(٢)، كما يذكر المؤرخ نفسه، ويوافقه في هذا الرأي عدد آخر من المؤرخين، أن الأمير قاسم بن غانم بن وهاس السلیماني^(٣) التمس من السلطان صلاح الدين تجهيز حملة إلى اليمن للقضاء على عبدالنبي الذي لقب بالمهدي، ودعا إلى نفسه، وزعم أنه سيملك الأرض كلها^(٤).

بالنظر إلى هذه الأسباب نجد أن بعضها قد جانب الحقيقة، وبعضها الآخر غير مقنع، وإذا فند كل سبب على حدة نجد أن مسألة خروج جيش أيوبي إلى اليمن لمجرد رغبة توران شاه في زيادة إقطاعه أمر مبالغ فيه خصوصًا أنه غرض شخصي لا يعقل أن يرضى صلاح الدين به، إضافة إلى أن الواقع

(١) ابن تغري بردي، أبو المحاسن يوسف الأتابكي (ت: ٨٧٤هـ / ١٤٧٠م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ٦/ ٨٧، مصر، نسخة مصورة عن طبعة دار الكتب، ١٣٨٣هـ / ١٩٦٣م.

(٢) ابن حاتم، الأمير بدرالدين بن حاتم بن أحمد الهمداني (ت: ٦٩٤هـ / ١٢٩٥م)، السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تحقيق: ركس سمث، جامعة كمبردج، د.ت، ص ١٥-١٦.

(٣) قاسم بن غانم: أحد أسرة الأشراف التي حكمت المخلاف السلیماني. راجع الزيلعي، أحمد، بنو سليمان حكام المخلاف السلیماني، حوليات كلية الآداب، جامعة الكويت ١٢-١٩٩٢م، ص ٤٨-٦٦.

(٤) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٦، وابن واصل، مفرج الكروب، ١/ ٢٣٧، وأبو مخرمة، محمد بن عبدالله، تاريخ ثغر عدن، القاهرة، مكتبة مدبولي، د.ت، ١/ ١٢٧، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٣٢٢.

الذي حصل أن توران شاه بعد أن نفذ مهمته في اليمن عاد دون أن يستفيد من أراضي اليمن، كما سيتضح لاحقاً.

أما مسألة تحريض عمارة اليمني الأيوبيين على ضم اليمن في قصائده المشهورة في مدح توران شاه وصلاح الدين فقد تكون عاملاً مشجعاً لا أكثر، وليست سبباً من أسباب الضم.

أما ما ذكره ابن شداد ففيه نوع من الحقيقة المتمثلة في رغبة صلاح الدين في توسيع دولته، وهذا أمر طبيعي، ونزعة موجودة في فكر أي قائد في طور إقامة دولة جديدة.

في حين أن رأي ابن الأثير قد شط كثيراً، ويبدو أن رأيه يشوبه كثير من العاطفة، فمن الواضح ميل ابن الأثير إلى آل زنكي، وموقفه غير المتوازن في حديثه عن نورالدين زنكي، وعن صلاح الدين، ولو كان هذا السبب فعلاً لما استشار صلاح الدين نورالدين نفسه في ضم اليمن، كما ذكر المؤرخ نفسه في قوله: «... فلما عاد إلى مصر استأذنوا نورالدين في أن يسير إلى اليمن لقصد عبدالنبي، صاحب زبيد^(١) وأخذ بلده لأجل قطع الخطبة العباسية، فأذن في ذلك^(٢)» أما المقرئ المتأخر زمنياً عن هذه المدة فقد نقل هذه الرواية عن ابن الأثير. أما ما نقله ابن تغري بردي فلا يجزم به كسبب لفتح اليمن، فلا يعقل أن يقرر صلاح الدين إرسال جيوشه إلى هذه المنطقة البعيدة نسبياً لمجرد إبعاد أخيه، ولكن من الممكن الأخذ بهذا الرأي في مسألة اختياره توران شاه بالذات لقيادة هذه الحملة. أما ما ذكرته المصادر اليمنية عن أسباب ضم اليمن فتنصب جميعها في إطار العوامل التي شجعت على ضم اليمن.

(١) زبيد: اسم واد به مدينة يقال لها الحُصيب، ثم غلب عليها اسم الوادي، فلا تعرف إلا به، وهي مدينة مشهورة باليمن أحدثت في أيام المأمون، وبيزائها ساحل غلافقة، وساحل المنذب. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ١٣١، والحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٥.

(٢) ابن الأثير، الكامل، ١١/ ٣٩٦.

ولعل السؤال الذي يطرح نفسه هو: إذن ما الأسباب الحقيقية التي دفعت صلاح الدين إلى ضم اليمن؟

الواقع أن هناك أسبابًا أكثر إقناعًا حملت صلاح الدين على ضم اليمن، منها: أن خبرته بأموال المنطقة ومراكزها الإستراتيجية بعد مشاركته في الحملات مع أسد الدين شيركوه منذ سنة (٥٥٩هـ/ ١١٦٤م)، إضافة إلى كثرة قوته العسكرية كانا من أهم الأسباب في ذلك. وهذا ما أقرته المصادر التي وصفت جيوشه وجنده^(١). فضلًا عن دوافعه الدينية للقضاء على النفوذ الشيعي، ونشر المذهب السني خصوصًا أن اليمن تحولت إلى مركز من مراكز الشيعة، وأصبحت دولة بني عبد النبي المهدي (٥٥٤-٥٦٩هـ/ ١١٥٩-١١٧٤م) خليفة للدولة الفاطمية، وكان حاكمها عبد النبي يعمل على توسيع دولته، فكان لزامًا على صلاح الدين أن يقضي على هذه الدولة، خصوصًا أنه قد وصلته استغاثة من الشريف قاسم بن غانم؛ صاحب المخلاف السليماني في سنة (٥٦١هـ/ ١١٦٦م) بعد قيام الحملة تطلب منه النجدة^(٢).

كما أن ضم صلاح الدين الأيوبي اليمن يعدّ جزءًا من خطة شاملة، تهدف إلى توحيد المناطق المطلة على البحر الأحمر، والاستفادة من مواردها البشرية والاقتصادية لخدمة جهاده ضد الصليبيين، والعمل على منع أي محاولة صليبية للاعتداء على حرمة الأماكن المقدسة.

وهناك سبب إستراتيجي مهم في هذا الإطار يتعلق بموقع اليمن وأهميته، حيث وجد في سواحل البحر الأحمر اليمنية منفذًا خطيرًا للصليبيين يهدد سلامة الأماكن المقدسة في الحجاز؛ لذلك أراد السيطرة عليها؛ بغية

(١) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٢١-٢٢.

(٢) يحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٣٢٣، والعبدي، «جهود صلاح الدين»، ص ٥٠١، والشويعر، الصراع السياسي، ص ٤٠.

سد هذه الثغرة بوجه الصليبيين، خصوصاً أن اليمن تقع في مواجهة الحبشة النصرانية؛ وبذلك يسهم ضمه إياها في قطع الطريق لأي اتصال بين الصليبيين في الشام ونصارى الحبشة^(١).

لكل هذه الأسباب مجتمعة جهز صلاح الدين حملة بقيادة أخيه الأكبر توران شاه سنة (٥٦٩هـ / ١١٧٤م) لضم اليمن. فأرسل - أولاً - إلى نور الدين زنكي طالباً الإذن ليسير أخاه توران إلى اليمن، فأجابته إلى ذلك. وقد كانت الحملة مكونة من ثلاثة آلاف مقاتل، زودهم صلاح الدين بكل ما يحتاجون إليه من مؤن وأموال وسلاح^(٢).

سار توران شاه في بداية رجب حتى وصل إلى مكة، وأدى العمرة، وأخضعها اسمياً للأيوبيين، ثم سار إلى اليمن فوصل - أولاً - إلى المخلاف السليماني^(٣) حيث انضم إليه أميره قاسم بن غانم، ثم توجه إلى زبيد حيث يوجد عبد النبي بن مهدي الذي تحصن بالمدينة، ولكن قوات توران شاه استطاعت اقتحامها عنوة وحوصر عبد النبي في مقره مدة حتى طلب الأمان، فأمنه توران شاه، وقبض عليه في (٧ شوال سنة ٥٦٩هـ / ١١ مايو ١١٧٤م)^(٤) ثم قتله هو وإخوانه؛ وبذلك قضى

(١) أحمد، الأيوبيون في اليمن، ص ٦، وإبراهيم، محمد كريم، «إنجازات الأيوبيين في تشجيع وحماية التجارة والتجار في ميناء عدن»، العراق، مجلة الخليج العربي، العدد ٢، ١٩٨٨م، ص ٢٧، والعبدي، «جهود صلاح الدين»، ص ٥٠١.

(٢) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/ ٢١٧، والمقرئزي، السلوك، ١/ ١ ق / ٥٢، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦/ ٦٩، وحسين، جميل حرب، الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، جدة، مكتبة تهامة، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م، ص ٩٩.

(٣) المخلاف السليماني يقع شمال حرض، وحكمه الأشراف السليمانيون، وأشهر مدنه حرض والهيلة، وتعرف حالياً بمدينة جازان جنوب المملكة العربية السعودية. الزيلمي، بنو سليمان، ص ٤٨-٦٦.

(٤) ابن عبد المجيد، تاج الدين عبد الباقي (ت: ٧٤٣هـ / ١٣٤٢م)، تاريخ اليمن المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق: مصطفى حجازي، صنعاء، دار الكلمة، ط ٢، ١٩٨٥م، =

على دولة آل مهدي^(١). وبعد سقوط زيد في يد توران شاه أخذت المدن الأخرى تسقط الواحدة تلو الأخرى^(٢)، مثل: تعز^(٣)، والجند^(٤)، ثم توجه إلى عدن التي كان بنو زريع (٤٧٠-٥٦٩هـ/١٠٧٨-١١٧٤م)^(٥) حكامها قد قوا وتحصيناتها، ولكن قائدهم خرج لقتال توران شاه خارج الأسوار، وعندما دارت المعركة استطاع توران هزيمتهم بسهولة، وتمكن من الاستيلاء على المدينة، وأتاب فيها عثمان الزنجيلي^(٦) وأزال دولتهم، بعد ذلك استولى توران شاه على عدة حصون

= ص ٧٦-٧٧، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦/٦٩، والتكريتي، محمود ياسين، «قيام الحكم الأيوبي في اليمن من سنة ٥٦٩-٥٧١هـ/١١٧٤-١١٧٦م»، مجلة المجمع العلمي العراقي، بغداد، المجلد ٣٣، ١٤٠٣هـ/١٩٨٢م، ص ٢٩٩.

- (١) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٧.
- (٢) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٧، والعرشي، القاضي حسين بن أحمد (ت: ١٣١٨هـ/١٩٠٠م)، بلوغ المرام في شرح مسك الختام فيمن تولى اليمن من ملك وإمام، د.م، مكتبة الثقافية الدينية، د.ت، ص ٤١.
- (٣) تعز قلعة عظيمة من قلاع اليمن المشهورات. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/٣٤.
- (٤) الجند اسم لأحد أقسام اليمن، وعليه وال، وينسب إلى جند بن سهران؛ بطن من المعافر، كما يطلق على الجبل. يقع إلى الشرق الشمالي من تعز على مسافة ٢٢ كم. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/١٦٩-١٧٠.
- (٥) شرف الدين، اليمن عبر التاريخ، ص ٢٠٩.
- (٦) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/٢١٦، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٧، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٣٢٣، وأبو مخرمة، ثغر عدن، ١/٤٦، وشرف الدين، اليمن عبر التاريخ، ص ٢٠٩-٢١٠. وعثمان الزنجيلي: هو عثمان بن علي الأمير فخر الدين المعروف بالزنجيلي، كان نائباً بعدن للسلطان صلاح الدين، وله بعدن بعض أوقاف كثيرة على مدرسته ورباطه بمكة، وكان خروجه من اليمن هارباً متخوفاً من الملك العزيز سيف الإسلام طغتكين بن أيوب؛ أخي صلاح الدين لما سمع بإقباله من الشام إلى اليمن والياً على جميعه، وتوفي سنة ٥٨٣هـ. الفاسي، تقي الدين محمد بن أحمد (ت: ٨٢٣هـ/١٤٢٠م)، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، تحقيق: فؤاد سيد، ج ٦، القاهرة، مطبعة السنة المحمدية، ١٣٨٦هـ/١٩٦٦م، ص ٣٤-٣٥.

من أهمها ذمار^(١)، ثم سار منها إلى صنعاء^(٢)، التي سقطت بدورها في يده، وقبض على بني حاتم (٤٩٤-٥٦٩هـ/١٠٩٩-١١٧٤م)^(٣) حكامها، كما استولى توران شاه على حضر موت^(٤) وأتاب بها رجلاً كردياً من أتباعه^(٥). ثم توجه إلى صنعاء في (المحرم سنة ٥٧٠هـ/ أغسطس ١١٧٤م)، واختلفت الآراء أدخلها أم لا؟^(٦).

وبذلك خضع له معظم اليمن ما عدا بعض المناطق الجبلية في أقصى شمال اليمن وشمال غربه التي كان يسيطر عليها الأئمة الزيديون، وقد ساعده على ذلك التفكك، والصراع الذي كان عم اليمن قبل مجيئه؛ وهو ما جعل الأهالي ينضمون إليه، ويساعدونه ليخلصهم مما كانوا يعانونه^(٧). وبهذا تكون بوابة البحر الأحمر الجنوبية تحت إمرة الأيوبيين.

بعد عودة توران شاه من اليمن سنة (٥٧١هـ/ ١١٧٦م) بقي ولاته فيها يرسلون إليه إيراداتها، حتى توفي بالإسكندرية^(٨) سنة (٥٧٦هـ/ ١١٨١م)^(٩).

- (١) ذمار: قرية باليمن على مرحلتين من صنعاء. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/٧.
- (٢) صنعاء: مدينة يمنية مبنية بالحجارة، فقالوا: هذه صنعة بمعنى حصينة، فسميت صنعاء لذلك، وبين صنعاء وعدن ثمانية وستون ميلاً. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/٤٢٦.
- (٣) شرف الدين، اليمن عبر التاريخ، ص ٢١٢.
- (٤) حضر موت في شرقي عدن قرب البحر، وحولها رمال كثيرة تعرف بالأحفاف. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/٢٧٠، وابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٤.
- (٥) ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦/٦٩، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٣٢٧، وحسين، الحجاز واليمن، ص ١٠١.
- (٦) الشويعر، الصراع السياسي، ص ٤١-٤٢.
- (٧) الشويعر، الصراع السياسي، ص ٤٣.
- (٨) الإسكندرية: مدينة عظيمة من ديار مصر بناها الإسكندر بن فليس، فنسبت إليه، على ساحل بحر الروم (البحر المتوسط)، ولقيت اهتماماً خاصاً من صلاح الدين لحسن استقبال أهلها له في أثناء وجوده بها إضافة إلى أهميتها الإستراتيجية، وزارها مرتين، وقام بتحصينها، شامي، موسوعة المدن، ص ١٩٣.
- (٩) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/٢٦٠، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٣٢٧، والتكريتي، =

وبعد ذلك اضطربت أحوال اليمن لعدة عوامل، منها: شعور نواب الأيوبيين في اليمن بأن ارتباطهم بالدولة الأيوبية قد انتهى؛ نتيجة وفاة توران شاه؛ وذلك لأنه هو من عينهم نواباً من قبله على أنحاء اليمن، كما تأصلت هذه الفكرة؛ بسبب عدم إرسال الأيوبيين من يتولى أمر اليمن بعد خروج توران شاه، ثم وفاته. إضافة إلى النزعة الاستقلالية، والرغبة في الانفصال عند هؤلاء النواب^(١)، وطمعهم في السيطرة على المناطق الخاضعة لهم، وجباية الأموال الطائلة منها، خصوصاً أن أغلبهم رجال حرب، وليسوا رجال إدارة ودولة^(٢)، ويدل على ذلك أنهم رغبوا في الاستقلال التام؛ فكان يخطب لهم على المنابر، وضربت السكة بأسمائهم وفرضت على أتباعهم، كما قاموا بالتشبه بالخلفاء والسلطين في طريقة لبسهم ومجالسهم^(٣)، وعلى الرغم من انشغال صلاح الدين بحروبه ضد الصليبيين فإنه سارع بإرسال حملة (خطلبا) بعد عام واحد فقط من وفاة توران شاه.

وقد قامت بين هؤلاء النواب حروب دامية أدت إلى تفكك البلاد داخلياً وانقسامها، فضلاً عما خلفته من خراب ودمار ونهب^(٤)، وقد كان هذا الصراع

= قيام الحكم الأيوبي، ص ٣٠٥.

(١) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٨.

(٢) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ١/ ٤٧، والدواداري، كنز الدرر، ٧/ ٧٠، والششمري، محمد كريم، عدن، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية ٤٧٦-٦٢٧هـ/ ١٠٨٣-١٢٢٩م، ط ٢، عدن، دار جامعة عدن للطباعة، ٢٠٠٤م، ص ٢٢١.

(٣) النويري، نهاية الأرب، ٣٣/ ٩٢، وابن الديبع، بغية المستفيد، ص ١٠، والشويعر، الصراع السياسي، ص ٤٤.

خطلبا: مملوك للناصر صلاح الدين، ووإلى على القاهرة أرسله على رأس حملته إلى اليمن وتوفي بزبيد. للمزيد راجع المقرئزي، السلوك، ١/ ٦٢-٦٤، وكذلك محمد عبدالعال، بنو رسول وبنو طاهر، ص ٣٠.

(٤) لمزيد من التفاصيل عن الصراع بين نواب الأيوبيين في اليمن، انظر الششمري، عدن، ص ٢١٠-٢٢٠.

بين النواب على أشده خصوصاً بين خطاب بن منقذ؛ أمير زبيد، وعثمان الزنجيلي؛ أمير عدن^(١).

إزاء هذه الأوضاع، واستفحال الصراع بين هؤلاء النواب، بدأ صلاح الدين يتنبه لأمر اليمن، وخشي ضياعها من يده، وبذلك يفقد جزءاً مهماً من دولته، له أهميته الخاصة في الخطة الإستراتيجية التي وضعها في حروبه مع الصليبيين خصوصاً فيما يخص سياسته في الحفاظ على أمن البحر الأحمر الشريان الحيوي الذي يربط بين أجزاء دولته، والذي يهمله أن يظل مسيطراً على مداخله، سواء الشمالية أم الجنوبية. فقد أجبرت الظروف التي تمر بها المنطقة صلاح الدين في هذا الوقت على إعادة سيطرته على اليمن، ثم إحكام سيطرته على البحر الأحمر، سواء من الناحية الأمنية أم التجارية؛ نتيجة لمحاولات أرناط Reginald de Chatillon^(٢)؛ حاكم الكرك والشوبك الصليبي، الهجوم على البحر الأحمر كما سنرى لاحقاً. هذا فضلاً عن أن صلاح الدين قد بدأ سنة (٥٧٧هـ / ١١٨١م) جهاده الأعظم ضد الصليبيين في الشام، وعلى ذلك كان رد فعل صلاح الدين تجاه تلك الأمور مجتمعة هو الحرص على إحكام قبضته على اليمن بوصفها مدخل البحر الأحمر الجنوبي من جهة، ولحماية

(١) الدواداري، كنز الدرر، ٧٠ / ٧.

(٢) أرناط: هو رينالد شاتيون صاحب الكرك والشوبك، عرف في المصادر الإسلامية باسم البرنس أرناط، وهو ابن هنري سيد شاتيون، كان قد صحب الملك الفرنسي لويس السابع في أثناء الحملة الصليبية الثانية، واحتل مكانة مرموقة بزواجه كونستانس؛ أميرة أنطاكية، إلا أن وقوعه في أسر آل زنكي في المدة ما بين (٥٥٥-٥٧٢هـ / ١١٦٠ / ١١٧٦م)، ووفاته كونستانس ألقدها تلك المكانة، وسرعان ما تزوج ستيفاني دي ميلي؛ صاحبة الكرك والشوبك سنة (٥٧٣هـ / ١١٧٧م)، التي تعد من أغنى واراتات الإقطاعيات في المملكة الصليبية، قتله السلطان صلاح الدين بعد أن عرض عليه الإسلام ورفض بعد معركة حطين. للمزيد راجع ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٧٨، والصورى، الحروب الصليبية، ترجمة: سهيل زكار، ٨٦٨-٨١٤ / ٢.

تجارتها القادمة من الشرق من جهة أخرى، كما أنها البوابة الجنوبية لحماية الحجاز حيث المقدسات الإسلامية. وهنا أدرك صلاح الدين أنه لا بد من استخدام القوة العسكرية؛ فهي الكفيلة بإزالة كل مظاهر التردد والانقسام^(١).

وفي سبيل ذلك قام صلاح الدين بإرسال صارم الدين خطباً لتهدئة الأمور في حملة من خمسمئة رجل، وقد سارت هذه الحملة، ونزلت بعدن، فاستقبلها الزنجيلي، الذي أعلن الولاء والطاعة لخطبها هو وبعض النواب في اليمن، وساروا جميعاً إلى زبيد للقضاء على خطاب بن منقذ الذي ما إن سمع بقدمهم حتى غادرها، فدخلها خطبها دون قتال^(٢)، وعاد كل أمير إلى ولايته، ولكن خطاب كان من الذكاء بحيث وجد أن أسلوب المهادنة سيكون أبلغ تأثيراً مع القوات الأيوبية، فقام بالتودد إلى خطبها، وأرسل إليه الهدايا الثمينة حتى توطدت أواصر المودة بينهما، وفي تلك الأثناء مرض خطبها، وشارف على الموت؛ لذلك قرر أن يعيد تسليم مدينة زبيد إلى خطاب، فأرسل إليه سرّاً، وقال له: إنك أولى من الزنجيلي في اليمن، ثم لم يلبث خطبها أن توفي^(٣)، ولكنه أعاد نواة الصراع مرة أخرى؛ نتيجة تسليمه زبيد، فشب الصراع من جديد بين خطاب والزنجيلي وهو ما جعله يرسل إلى صلاح الدين يستنجد^(٤)؛ وكان هذا سبباً لإرسال حملة جديدة؛ إذ أدرك صلاح الدين ضرورة إرسال حملة قوية تعيد الأمور إلى نصابها، فأرسل أخاه سيف الإسلام طغتكين^(٥)، الذي سار إلى

(١) التكريتي، قيام الحكم الأيوبي، ص ٣٠٨.

(٢) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٨.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ١٢٩، وابن الأثير، الكامل، ١١ / ٤٧٢، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٨.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ١١ / ٤٧٢.

(٥) سيف الإسلام طغتكين: أخو صلاح الدين الأيوبي أرسله إلى اليمن سنة ٥٧٩هـ، وتمكن من إخضاع اليمن بعد سلسلة من الحملات الناجحة، وتوفي سنة ٥٩٣هـ. راجع الشويعر، الصراع السياسي، ص ٤٥-٦٦.

اليمن سنة (٥٧٨هـ/ ١١٨٢م) على رأس ألف فارس وخمسمئة راجل^(١). فخرج من مصر متوجهاً - أولاً - إلى مكة، واستقبله فيها أميرها عيسى بن فليته الذي أعلن الولاء له^(٢)، ثم خرج إلى اليمن متجهاً إلى زبيد، حيث خطاب بن منقذ الذي خرج لملاقاته، وأعلن ولاءه له في شوال سنة (٥٧٩هـ/ ١١٨٣م)^(٣)، وقد استعمل طغتكين مع خطاب سياسة المهادنة والملاطفة؛ وذلك لأسباب ترتبط بمصلحة الدولة الأيوبية؛ ليمكن من القبض على بقية النواب بعد أن يطمئنون له حتى يتسنى له تصفيتهم، والقضاء عليهم تدريجياً^(٤). فقد أدرك الأيوبيون أن السيطرة على اليمن هي مفتاح سيطرتهم على البحر الأحمر وتجارته؛ لذلك وظفوا إمكاناتهم لإعادة السيطرة عليها، واهتموا بتثبيت الحكم الأيوبي فيها، وما كان ذلك ليتم في وجود عناصر معارضة ومثيرة للاضطرابات والفوضى، ومن هنا سعى طغتكين إلى القضاء على المعارضين السابقين، ومنهم عثمان الزنجيلي الذي فر إلى الشام، وياقوت التعزي^(٥) الذي استسلم، ونجح في أن يوطد حكمه في اليمن؛ وذلك سنة (٥٨٠هـ/ ١١٨٤م)^(٦). وبذلك تحققت أهداف الحملة؛ وذلك بإعادة الهدوء إلى اليمن وكذلك بإعادة سيطرة الأيوبيين على مناطق اليمن، بل الاستيلاء على مناطق جديدة لم يسبق للأيوبيين فتحها. فاستولى

- (١) ابن الأثير، الكامل، ١١/ ٤٨٠، الدواداري، كنز الدرر، ٧/ ٧٠، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٨، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦/ ٨٩-٩١.
- (٢) ابن جبير، الرحلة، ص ١٢٩، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٨.
- (٣) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٩، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٣٢٨، وابن حاتم، السمط الغالي، ص ٨، وشرف الدين، اليمن عبر التاريخ، ص ٢٢٣.
- (٤) الشمري، عدن، ص ٢٢٣.
- (٥) ياقوت التعزي: عينه توران شاه قبل عودته من اليمن نائبه في تعز والجند. للمزيد راجع الشويعر، الصراع السياسي، ص ٤٣.
- (٦) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٨، والنويري، نهاية الأرب، ٣٣/ ٩٣.

على الحصون والمدن الواحدة تلو الأخرى^(١)؛ وهذا ما جعل زعماء القبائل يهرعون إليه معلنين الولاء والطاعة له^(٢). كما واجهه الأئمة الزيديون الذين كانوا يعانون مشكلات في إقامة إمامة جديدة لهم بعد شغل منصب الإمامة عندهم، فاستغل طغتكين ذلك، واستطاع الانتصار عليهم، واستولى على مركزهم في صعدة^(٣) سنة (٥٨٦هـ / ١١٩٠م)^(٤).

كما قام طغتكين بتحسين المدن اليمنية وبخاصة المدن التجارية والموانئ التجارية على البحر الأحمر، وأهمها مدينة زبيد، حيث بنى سوراً جديداً حولها^(٥)، وهذا يوضح مدى اهتمام الأيوبيين بتأمين البحر الأحمر وحماية تجارته.

توفي السلطان طغتكين بن أيوب في شهر شوال من سنة (٥٩٣هـ / ١١٩٦م)، وقد دام حكمه في اليمن نحو أربع عشرة سنة ونصف سنة^(٦)، قام خلالها بأعمال وخدمات كثيرة لتثبيت الحكم الأيوبي في اليمن، إضافة

(١) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٩.

(٢) ابن الأثير، الكامل، ١١ / ٤٨١، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٩، وابن حاتم، السمط الغالي، ص ٢٤.

(٣) صعدة: مخلاف باليمن بينه وبين صنعاء ستون فرسخاً، وهي مدينة عامرة يقصدها التجار من كل بلد، وهي في الإقليم الثاني، عرضها ست عشرة درجة. للمزيد انظر ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢ / ٤٠٦.

(٤) العرشي، بلوغ المرام، ص ٤١.

(٥) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٧٩، والياضي، عبدالله بن أسعد (ت: ٧٦٨هـ / ١٣٦٧م)، مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما تبعه من حوادث الزمان، دار الكتاب الإسلامي، ط ٢، ١٤٢٣هـ / ١٩٩٣م، ٣ / ٤٧٦، والمقريزي، السلوك، ١ / ١٤٠.

(٦) ابن الأثير، الكامل، ١٢ / ١٢٩، والياضي، مرآة الجنان، ٣ / ٤٧، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦ / ١٤١، وابن العماد، شذرات الذهب، ٣ / ٣١١، وابن حاتم، السمط الغالي، ص ٤٢.

إلى خدماته في المجال الاقتصادي خصوصًا في عدن، وغيرها من الموانئ^(١). وقد تولى الحكم بعد طغتكين ولده إسماعيل الملقب بالمعز (٥٩٣-٥٩٨هـ / ١١٩٦-١٢٠١م) الذي كان على رغم شجاعته وكرمه شخصية مترددة ومتغيرة، إذ تخطب في حياته كثيرًا، فتارة يتشيع، وأخرى يدعي النبوة أو الربوبية، وأحيانًا يدعي أنه قرشي من بني أمية، فادعى الخلافة لنفسه^(٢)، هذا فضلًا عن سوء سيرته مع أتباعه الذين عاملهم معاملة سيئة، كما عرف بسرعة بطشه، فقد قتل عددًا من مماليك والده من دون ذنب؛ مما ولد الكراهية في نفوس أتباعه^(٣).

وكان من الطبيعي أن حاكمًا بهذه الصفات لا يمكن أن يسير أمور البلاد بصورة صحيحة؛ فانتشر الاضطراب، وعمت الفوضى، وانتهى الأمر بمقتله على يد أتباعه الذين دبروا مؤامرة للتخلص منه بالقرب من زبيد، فتم لهم ذلك، ثم دخلوا زبيد فنهوها؛ وذلك سنة (٥٩٨هـ / ١٢٠١م)^(٤).

اضطربت أحوال اليمن على أثر مقتل المعز، فقد استولى القتلة على خزينة الدولة، وعلى مقاليد الأمور، فقاموا بتعيين أخ صغير للمعز يدعى محمدًا، وأعطوه السلطنة، ولقب بالناصر^(٥)، وقد اختاروه صغيرًا حتى يستطيعوا السيطرة

(١) الشويعر، الصراع السياسي، ص ٤٦-٤٧.

(٢) الدواداري، كنز الدرر، ١٥٦/٧، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٠، والمقريري، السلوك، ١/ ١/ ١٦٠، وابن العماد، شذرات الذهب، ٣/ ٣٣٤، والنويري، نهاية الأرب، ٩٤/٣٣.

(٣) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٠، والياضي، مرآة الجنان، ٣/ ٤٧٦.

(٤) ابن واصل، مفرج الكروب، ٣/ ١٣٧، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨١، والعرشي، بلوغ المرام، ص ٤١.

(٥) ابن واصل، مفرج الكروب، ٣/ ١٣٧، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨١، والياضي، مرآة الجنان، ٣/ ٤٧٦.

عليه^(١) ولكن في ذلك الوقت تولى الأمير سيف الدين سنقر^(٢) الأتابكية^(٣) للسلطان الناصر، وتزوج من والدته، وأخذ على عاتقه أمور الدولة. وحاول أن يعيد سيطرته على البلاد التي عمت فيها الفوضى، وعادت فيها المشكلات على الإمامة الزيدية في الشمال. ومع أن الأمير سنقر حاول أن يسيطر على هذه الاضطرابات فإن المنية لم تمهله، فتوفي سنة (٦٠٨هـ/ ١٢١٢م)^(٤)، وقد انحدرت أوضاع اليمن السياسية بعد وفاته نحو التدهور والانحلال، فاستقل الملك الناصر في الحكم، وعين الأمير بدر الدين غازي^(٥) الذي كان ينوب عنه في الحج مدبراً للملكه، وكان غازي هذا سيئ السيرة، فقام بتدبير موت الملك الناصر؛ وذلك في سنة (٦١١هـ/ ١٢١٤م)، وإعلان نفسه ملكاً، وتلقب بالظافر، ولكن بعد أشهر ثار عليه أعوانه، وقتلوه في العام نفسه^(٦).

في ظل هذه الأوضاع كان لابد للعادل الأيوبي^(٧) أن يعيد السيطرة على

- (١) حرب، الحجاز واليمن، ص ١٠٧.
- (٢) سيف الدين سنقر تولى الأتابكية، وتوفي سنة (٦٠٨هـ/ ١٢١١م)، وعن دوره، انظر الفصل الأخير من هذا الكتاب.
- (٣) الأتابكية: يتكون من لفظين تركيبين أطا بمعنى أب، وبك وتعني أمير، ويتولى الأتابك أمر الوصاية على الحاكم القاصر. للمزيد راجع البقلي، محمد قنديل، التعريف بمصطلحات صبح الأعشى، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٣م، ص ١٤.
- (٤) ابن واصل، مفرج الكروب، ٣/ ١٣٧، وابن الديبع، عبدالرحمن بن علي بن محمد (ت: ٩٤٤هـ/ ١٥٣٧م)، بغية المستفيد في تاريخ مدينة زيد، تحقيق: عبدالله الحبشي، صنعاء، مركز الدراسات اليمنية، ١٩٧٩م، ص ٧٧، والشويعر، الصراع السياسي، ص ١٤٥-١٤٦.
- (٥) بدر الدين غازي: كان وزيراً في عهد الناصر أيوب، ولقبه بالأستدار، وصاحب الباب، وقتل سنة (٦١٤هـ/ ١٢١٧م). للمزيد راجع حماد، أسامة أحمد، مظاهر الحضارة في اليمن في العصر الإسلامي عصر دولتي بني أيوب وبني رسول، الإسكندرية، مكتبة الإسكندرية للكتاب، ٢٠٠٤م، ص ٤٢، و ٨٢.
- (٦) ابن حاتم، السمط، ص ١٥٣، وابن الديبع، بغية المستفيد، ص ٧٧-٧٨.
- (٧) العادل هوسيف الدين أبو بكر بن أيوب، ابن الأمير نجم الدين أيوب بن شادي، وهو الرابع من ملوك مصر، بويع بالسلطنة بعد خلع ابن أخيه المنصور محمد في شوال سنة =

اليمن؛ للحفاظ على وحدتها واستقرارها، وما كان ذلك ليتم دون إرسال شخص قادر على ذلك، لكن الأوضاع في مصر لم تكن مهية لإرسال أحد في تلك الظروف؛ لأنه كان يتوقع هجوماً صليبيًا على مصر^(١)؛ لذا أخذت أم الناصر تسعى إلى استقرار الأوضاع، واستغلت قدوم سليمان بن سعيد بن شاهنشاه^(٢)، وتزوجته بعد التأكد من نسبه، وملكته اليمن^(٣)، ولكنه أساء السيرة في البلاد نتيجة ضعف شخصيته، وانغمسه في حياة اللهو^(٤)؛ وهو ما جعل الإمام عبدالله بن حمزة^(٥) الطامع في التوسع على حساب الأيوبيين يستغل الفرصة لتحقيق أهدافه في السيطرة على اليمن^(٦).

خشي الأيوبيون إزاء هذه الأوضاع المتدهورة أن يفقدوا سيطرتهم على اليمن، وأن يستولي عليها الإمام عبدالله بن حمزة الزيدي؛ لذا قرر السلطان العادل أبو بكر بن أيوب^(٧) إرسال حفيده المسعود بن الكامل^(٨) في حملة إلى

٥٩٧هـ / ١٢٠١م، وكان العادل في أيام أخيه صلاح الدين قد استولى على عدد من بلاد الشرق، وكان مولده بمدينة بعلبك سنة ٥٦٤هـ، وتوفي سنة ٦١٥هـ / ١٢١٨م. للمزيد راجع ابن إياس، بدائع الزهور، ص ٦١-٦٢.

- (١) حسين، الحجاز واليمن، ص ١٠٩.
- (٢) سليمان بن سعيد أحد الأمراء الأيوبيين الذي أرسل إلى اليمن للسيطرة عليها.
- (٣) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٢، وابن واصل، مفرج الكروب، ٣ / ١٣٩.
- (٤) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٥٨.
- (٥) عبدالله بن حمزة، عن نشأته راجع: الشويعر، الصراع السياسي، ص ٥٠ وما بعدها.
- (٦) حسين، الحجاز واليمن، ص ١١٠.
- (٧) العادل هو الملك سيف الدين أبو بكر بن الملك الكامل محمد بن العادل أبي بكر بن نجم الدين أيوب، وهو السادس من ملوك بني أيوب بمصر، بويع بالسلطنة بعد موت أبيه الملك الكامل محمد، وتولى الملك في سنة ٦٣٥هـ / ١٢٣٨م. للمزيد راجع ابن إياس، بدائع الزهور، ص ٦٧.
- (٨) الملك المسعود بن الكامل محمد الأيوبي وصل على رأس الحملة الأيوبية إلى اليمن، وبصحته أتابعه جمال الدين فليت. للمزيد راجع الشويعر، الصراع السياسي، ص ١٥٠-١٥٣.

اليمن^(١) لإعادة السيطرة الأيوبية عليها، والقضاء على الفوضى التي عمت أرجاءها.

ومن ذلك نجد أن أهم الأسباب التي دفعت العادل الأيوبي إلى إرسال هذه الحملة الآتي:

أولاً: حالة الفوضى التي عمت البلاد، وعدم الاستقرار؛ نتيجة الضعف والتفكك الذي دب في صفوف الأيوبيين في اليمن؛ وهو ما أدى إلى انسلاخ أجزاء كثيرة من ممتلكاتهم منها.

ثانياً: ازدياد قوة الإمامة الزيدية، وانضمام كثير من أتباع الأيوبيين إلى إمامهم عبدالله بن حمزة، الذي ادعى الخلافة، وعدّه الخليفة العباسي معتصباً للخلافة خصوصاً أنه تناول على الخليفة العباسي، وهدد بالاستيلاء على بغداد^(٢)، ومع أن ذلك كان مستحيلاً، لكنه يعدّ تطاولاً وتحدياً للأيوبيين والعباسيين في الوقت نفسه.

ثالثاً: سوء سياسة سليمان شاه في البلاد، وضعفه في مواجهة الزيديين، وسوء معاملته لزوجته التي أرسلت إلى العادل تشكوه، وتطلب منه أن يرسل أحد الأيوبيين الأكفاء للحفاظ على اليمن، وإلا ضاعت منهم^(٣).

رابعاً: إدراك العادل أهمية اليمن الإستراتيجية والاقتصادية، وحاجتهم الملحة إلى السيطرة عليها لضمان أمن البحر الأحمر، ثم أمنهم في مصر فضلاً

(١) الدواداري، كنز الدرر، ١٧٧/٧، وابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٢-٨٣، والمقريزي، السلوك، ١/١ ق ١٨١، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦/٢١٠، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٤٠٣، وابن العميد، المكيين جرجس (ت: ٦٧٢هـ/ ١٢٧٣م)، أخبار الأيوبيين، بورسعيد، مكتبة الثقافة الدينية، د.ت، ص ١٤، والشويعر، الصراع السياسي، ص ١٥٠.

(٢) حسين، الحجاز واليمن، ص ١١١.

(٣) حسين، الحجاز واليمن، ص ١١١.

عما يقدمه ذلك من دعم في صراعهم مع الصليبيين في الشام.

خرجت حملة المسعود التي ضمت أكثر من ألف وخمسمئة فارس وراجل إلى اليمن سنة (٦١١هـ / ١٢١٥م)، واتجهت إلى الحجاز أولاً، فدخلت مكة، ومنها خرجت إلى اليمن، وهناك خرج كثير من أهلها لاستقبال الملك المسعود، الذي استطاع أن يلقي القبض على سليمان شاه، ويرسله إلى مصر^(١)، ثم تفرغ للإمام عبدالله بن حمزة، وأخذ يستولي على ممتلكاته وحصونه الواحد تلو الآخر، حتى استقرت الأمور للأيوبيين في اليمن سنة (٦١٩هـ / ١٢٢٢م)^(٢).

وقد قام الملك المسعود بتنظيم أمور اليمن، فعين نور الدين عمر بن رسول والياً عليها، وعين أخاه بدر الدين أميراً على صنعاء^(٣)، وعاد إلى القاهرة، ولكن الأمور في اليمن لم تستقر، إذ خرج عدد من الطامعين في السلطة على الحكم الأيوبي، وحصل بينهم وبين بني رسول - نواب الأيوبيين - عدد من المعارك^(٤).

وعلى أثر هذه القلاقل التي سادت اليمن بعد عودة المسعود إلى مصر، خشى الأيوبيون عليها، وكان أكثر خوفهم من بني رسول الذين ارتفع صيتهم بعد معاركهم مع الخارجين على الحكم الأيوبي^(٥)؛ لذا قرر المسعود العودة

(١) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٣، والياضي، مرآة الجنان، ٤/ ٢٣، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦/ ٢٣٤، وابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٦٥-١٦٦.

(٢) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٧٨، وحسين، الحجاز واليمن، ص ١١٢.

(٣) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٤، وابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٧٨، وحسين، الحجاز واليمن، ص ١١٢.

(٤) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٢. للمزيد راجع حسين، الحجاز واليمن، ص ١١٢-١١٣.

(٥) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص ١٧٥.

إليها، فوصلها في سنة (٦٢٤هـ / ١٢٢٧م)، وعمل على التخلص من أبناء رسول، وأرسلهم إلى مصر ما عدا نور الدين بن رسول الذي قربه منه^(١)، ثم قام بتوليته نائباً عنه على اليمن عندما استدعاه والده الملك الكامل^(٢)؛ ليوليه إمارة دمشق بعد وفاة عمه المعظم عيسى^(٣).

كان بنو رسول يتطلعون إلى ملك اليمن، ولكنهم لم يستطيعوا أن يفعلوا شيئاً؛ بسبب قوة الملك المسعود الذي نظم أمورهم، ولكن بعد وفاة الملك المسعود المفاجئة بعد خروجه من اليمن وفي أثناء مروره بمكة سنة (٦٢٦هـ / ١٢٢٩م)^(٤)، وعدم قدرة الأيوبيين على إرسال حملات جديدة على اليمن؛ بسبب ما أصابهم من الضعف في أثر الصراع بينهم في مصر والشام؛ وكذلك بسبب التهديدات الخارجية المتمثلة في الصليبيين من جهة، وفي الدولة الخوارزمية^(٥) من جهة أخرى، والذين كانوا يذكون نار الفتنة بين الأيوبيين حتى تتاح لهم الفرصة للانقضاض على دولتهم وإسقاطها، والتوسع على

(١) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٥.

(٢) الملك الكامل: هو ناصر الدين محمد بن الملك العادل أبي بكر بن أيوب، وهو الخامس من ملوك بني أيوب بمصر، بويع بالسلطنة بعد موت أبيه العادل في سنة ٦١٥هـ، وكان الملك الكامل أكبر إخوته، وتوفي سنة ٦٣٥هـ / ١٢٣٨م. للمزيد راجع ابن إياس، بدائع الزهور، ص ٦٢-٦٦.

(٣) يحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٤١٧، وابن العميد، أخبار الأيوبيين، ص ١٧، وحسين، الحجاز واليمن، ص ١١٣.

(٤) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٥، والمقريزي، السلوك، ١/ ٢٣٧، والياضي، مرآة الجنان، ٤/ ٦٣، وشرف الدين، اليمن عبر التاريخ، ص ٢٢٥.

(٥) الدولة الخوارزمية: الخوارزميون هم سلالة تركية مسلمة سنية حكمت أجزاء كبيرة من آسيا الوسطى، وغرب إيران بين سنوات (٤٧٠ و ٦١٧هـ / ١٠٧٧ و ١٢٢٠م)، كانوا أتباع إقطاعيين للسلاجقة، ثم استقلوا، وأصبحوا حكاماً مستقلين في القرن ١١. زيد، أسامة زكي، الخوارزمية، الإسكندرية، د.ت، ص ٢٠ وما بعدها.

حسابهم في الشام^(١). جاءت الفرصة للرسوليين للانفصال عن الدولة الأيوبية. كان نور الدين عمر بن رسول^(٢) رجلاً ذكياً وعاقلاً، ولم يحاول أن يثير الملك الكامل الأيوبي (٦٣٥هـ/ ١٢٣٨م) ضده مباشرة، وظل يعمل على أنه نائب للأيوبيين في اليمن، وانتظر حتى ينظم أموره، فقام بتولية أتباعه في الحصون والقلاع المهمة، وكان يعزل من يخشى معارضته أو عصيانه، حتى استتبت الأمور لمصلحته^(٣)، وفي أواخر سنة (٦٢٨هـ/ ١٢٣١م) أعلن استقلاله باليمن عن الدولة الأيوبية، وتلقب بالملك المنصور^(٤)؛ وبذلك خرجت اليمن من يد الأيوبيين نهائياً.

والسؤال الذي يطرح نفسه: ما موقف الدولة الأيوبية من فقدان اليمن، وما النتائج التي ترتبت على ذلك فيما يخص أمن البحر الأحمر، وما الترتيبات والاحتياطات التي يمكن أن تتبعها الدولة الأيوبية لتعويض فقدانها اليمن، وما مدى تأثير سيادتها على البحر الأحمر نتيجة لذلك؟

كان خروج اليمن من يد الأيوبيين ضربة موجعة لسيادتهم على البحر الأحمر، وقد كان خروجها تهديداً لسيارتهم الكاملة على تجارتها أيضاً، فضلاً عن تقطع أوصال الدولة وانقسامها، الذي كان نذيراً بضعف هذه الدولة وانهارها تدريجياً، فقد خسرت الدولة الأيوبية بانفصال اليمن جزءاً مهماً من أراضيها، ومن مواردها، كما فقدت بعداً إستراتيجياً مهماً هو مدخل البحر الأحمر من الجهة الجنوبية؛ وهو ما يعني تهديد أمن الدولة وسلامة أجزائها

(١) العريني، السيد الباز، مصر في عصر الأيوبيين، مصر، مطبعة الكيلاني الصغير، ص ١١٧، وحسين، الحجاز واليمن، ص ١١٣.

(٢) عمر بن علي بن رسول - واسم رسول فيما قيل: محمد - بن هارون بن أبي الفتح الغساني، صاحب اليمن ومكة، توفي مقتولاً سنة ٦٤٧هـ/ ١٢٤٩م. الفاسي، العقد الثمين، ٦/ ٣٣٩.

(٣) النويري، نهاية الأرب، ٣٣/ ٩٧.

(٤) ابن عبدالمجيد، بهجة الزمن، ص ٨٦، والعرشي، بلوغ المرام، ص ٤٦.

الأخرى ولا سيما الحجاز ومصر، بل إن الدولة الرسولية التي استقلت باليمن نافست الدولة الأيوبية في السيطرة على الحجاز الجزء الحيوي المهم بالنسبة إلى الأيوبيين، سواء من الناحية الاقتصادية أم الدينية.

وقد حرصت الدولة الأيوبية في سبيل ذلك على دعم نفوذها في الحجاز، ومقاومة التدخل الرسولي فيه - كما سنرى لاحقاً - كما حاولت تدعيم موقفها التجاري في البحر المتوسط؛ وذلك بعقد معاهدات جديدة مع المدن الإيطالية التجارية بعد استقلال الرسوليين في اليمن - كما سنرى في الفصل الثالث من هذا الكتاب - وجميع هذه الإجراءات تنصب في إطار الترتيبات التي اتبعتها الأيوبيون لتعويض فقدانهم اليمن، ومحاولة تعويض نقص سيادتهم على البحر الأحمر.

بلاد الحجاز:

ينبع اهتمام الأيوبيين بالحجاز من مكانتها المقدسة في نفوس المسلمين، وقد كان صلاح الدين يقدر هذه الأهمية لبلاد الحجاز في تدعيم موقفه إزاء توحيد الجبهة الإسلامية لمواجهة الصليبيين، وأهميتها الإستراتيجية والاقتصادية لدولته بوقوعها على البحر الأحمر؛ الشريان الحيوي الذي يدعم قوة الدولة الأيوبية في حروبها ضد الصليبيين، إضافة إلى إضفاء الشرعية على حكمه، والدعوة له من فوق منابر مكة والمدينة بعد الخليفة العباسي.

وكان من الطبيعي أن يمتد النفوذ الأيوبي إلى الحجاز في إثر نجاح صلاح الدين في إقامة الدولة في مصر، حيث أرسل رسله إلى مكة سنة (٥٦٧هـ / ١١٧١م) لتأكيد الدعاء للعباسيين، وكان هذا عقب سقوط الدولة الفاطمية، وتبعية الحجاز له^(١)، إلا أن النفوذ الفعلي للأيوبيين في الحجاز كان سنة (٥٦٩هـ / ١١٧٣م)

(١) باقاسي، عائشة بنت عبدالله، بلاد الحجاز في العصر الأيوبي، مكة المكرمة، دار مكة،

عندما مر توران شاه بمكة في أثناء توجهه إلى اليمن، ورحب به أميرها عيسى بن فليته^(١) ودخل تحت طاعته، ومنذ ذلك الوقت أخذت منابر مكة والمدينة تخطب للخليفة العباسي، وللسلطان الأيوبي، ثم لأمير مكة^(٢).

أما المدينة وفرضتها على البحر ينبع^(٣) فقد كانت تتبع للأيوبيين اسمياً، وكان يخطب لصالح الدين بعد الخليفة على المنابر، وقد كانت تربط صلاح الدين بأمير المدينة قاسم بن مهنا^(٤) علاقات حميمة، وكان يستشيريه في كثير من أموره، كما اشترك الأمير قاسم مع صلاح الدين في عدد من المعارك التي خاضها ضد الصليبيين^(٥).

(١) عيسى بن فليته بن قاسم بن محمد بن جعفر، المعروف بابن أبي هاشم، تولى إمرة مكة في آخر سنة ٥٥٦هـ / ١١٦١م، بعد ابن أخيه قاسم بن هاشم بن فليته، وكانت مدة ولايته على مكة نحو ١٥ سنة، وتوفي سنة (٥٧٢هـ / ١١٧٧م)، وتولى من بعده ابنه داود. للمزيد راجع الفاسي، العقد الثمين، ٦ / ٤٧٠.

(٢) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٣٨.

(٣) ينبع: قرية كبيرة قرب المدينة، سكانها الأنصار وجهينة، وفيها عيون عذاب غزيرة الماء. السلمي، أسماء جبال تهامة، ص ٨. بلد حجازي على ساحل البحر الأحمر من جهة الشمال الغربي لمكة المكرمة، ويقال لها: ينبع البحر، وقريب منها في الداخل بلد يقال لها: ينبع النخل. للمزيد راجع الفاسي، تقي الدين محمد بن أحمد بن علي (ت ٨٣٢هـ / ١٤٢٩م) شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، تحقيق: عمر عبدالسلام تدمري، ط ١، بيروت، دار الكتاب العربي، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م، ٢ / ٣١٥. المقصود هنا ينبع النخل؛ لأن ينبع البحر كانت قلعة، واشترت سنة ٦١٥هـ / ١٢١٨م، واستخدمت بعد سنة ٦٢١هـ / ١٢٢٤م.

(٤) قاسم بن مهنا بن حسين بن مهنا بن داود بن أبي أحمد القاسم بن أبي عبدالله الحسيني، تولى إمرة مكة في زمن الخليفة المستضيء العباسي، وأقام على ذلك ٢٥ سنة، وذكر أنه قدم إلى مكة في موسم سنة ٥٧١هـ / ١١٧٥م مع الحاج، وأن أمير الحاج سلم إليه مكة ثلاثة أيام، ثم سُلمت بعد ذلك لداود بن عيسى بن فليته. الفاسي، العقد الثمين، ٧ / ٣١.

(٥) العليمي، مجير الدين عبدالرحمن بن محمد (ت: ٩٢٨هـ / ١٥٢٢م)، الأنس الجليل بتاريخ القدس والخليل، د. م مكتبة المحتسب، ١٩٧٣م، ١ / ٢٨٥.

وتولى من بعده ابنه سالم^(١) سنة (٥٨٨هـ / ١١٩٢م)، وكان على نهج والده في علاقاته مع العباسيين والأيوبيين، فمدوا له يد العون والمساعدة^(٢). وخلفه في إمرة المدينة ابن أخيه قاسم بن جماز^(٣)، وقد خالف السياسة التي سار عليها أسلافه مع الأيوبيين، وأصبح مناوئاً لهم، فأعد قواته لاستعادة مكة من الأيوبيين. ولكنه لم ينجح في الاستيلاء عليها، وقتل في تلك المعركة.

ولما وجد الأيوبيون أن الأشرف في المدينة يتخذون من ينبع قاعدة انطلاق لمهاجمة مكة، قرروا الاستيلاء عليها، وإخراج بني الحسن منها؛ لتأمين مكة وحماتها، فقد ذكر الفاسي أن الأيوبيين أرادوا شراء قلعة ينبع من الأشرف بأربعة آلاف مثقال^(٤)، فامتنع الأشرف عن بيعها، ورفضوا تسليمها لهم، فاضطر الأيوبيون إلى أخذها عنوة^(٥).

وعلى ذلك أنيط بالدولة الأيوبية مهمة الإشراف على الحجاز، وخصوصاً أن هذه المنطقة تخدم إستراتيجيات الدولة الأيوبية في البحر

(١) جماز خلف والده، ثم سالم بن قاسم خلف والده قاسم بن مهنا؛ وذلك في سنة ٥٨٨هـ / ١١٩٢م، وتوفي سنة ٦١٢هـ / ١٢١٥م. للمزيد راجع بدر، عبدالباسط، التاريخ الشامل للمدينة المنورة، المدينة المنورة، الناشر المؤلف، ١٤١٤هـ / ١٩٩٣م، ٢ / ٢٠٠ - ٢٠٣.

(٢) حسين، الحجاز واليمن، ص ٧٩.

(٣) قاسم بن جماز تولى حكم المدينة سنة ٦١٢هـ / ١٢١٥م، وتوفي سنة ٦٢٤هـ / ١٢١٥م، بدر، التاريخ الشامل، ص ٢٠٩ - ٢١٠.

(٤) مثقال ما يوزن به قليلاً كان أو كثيراً. للمزيد راجع محمد، فريد الشيخ، محمد، المعجم في اللغة والنحو والصرف والإعراب والمصطلحات العلمية والفلسفية والقانونية والحديثة، لبنان، النخبة، ١٤٣١هـ / ٢٠١٠م، ٥ / ٥١٩.

(٥) الفاسي، العقد الثمين، ٦ / ٣٤، وابن فهد، النجم عمر بن فهد بن محمد المكي (ت: ٨٨٥هـ / ١٤٨٠م) إتحاق الورى بأخبار أم القرى، تحقيق: فهمي محمد شلتوت، القاهرة، مكتبة الخانجي، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٣م، ٣ / ٣٩.

الأحمر، كما أنها نقطة ارتكاز مهمة في سياسة صلاح الدين الداعية إلى توحيد الجبهة الإسلامية لمواجهة الخطر الصليبي.

كانت مكة مركز الحجاز، وقد عانى الأيوبيون في حكمها كثيراً، فبعد وفاة الأمير عيسى سنة (٥٧٠هـ / ١١٧٥م) تولى إمرة مكة ولده داود^(١) بعهد منه، إلا أن أخاه مكثراً^(٢) نازعه الحكم، وطرده من مكة سنة (٥٧١هـ / ١١٧٦م)^(٣)، ولكنه لم يلبث أن عاد في منتصف تلك السنة، وتم الصلح بينه وبين أخيه بواسطة شمس الدولة توران شاه في أثناء عودته من اليمن^(٤).

كان للحجاز وضع خاص يختلف عن المناطق الأخرى التي سيطرت عليها الدولة الأيوبية، فلم يحاول صلاح الدين أن يتدخل في شؤون الحجاز الداخلية بصورة مباشرة، وجعل أمرها في أيدي الأشراف، واكتفى فقط بالقيام ببعض الإجراءات؛ لتحقيق الأمن والاستقرار للسكان وللحجاج^(٥)، ولكن

(١) داود بن عيسى بن فليته بن قاسم، انظر الهامش الآتي.

(٢) هو مكث بن عيسى بن فليته بن قاسم بن محمد بن جعفر الحسيني المكي، كانت ولايته على مكة مدة سنين، وكان يتداول إمرتها هو وأخوه داود، وقد خفي مقدار ولاية كل منهما، وكانت إمرته على مكة هو وأخوه داود نحو ثلاثين سنة، وبمكث انقضت ولاية الهواشم من مكة، ووليها بعده أبو عزيز قتادة بن إدريس، توفي مكث سنة ٦٠٠هـ. الفاسي، العقد الثمين، ٢٧٤ / ٧.

(٣) الفاسي، العقد الثمين، ٤٦٧ / ٦، وابن فهد، إتحاف الوري، ٥٣٦ / ٢.

(٤) الفاسي، العقد الثمين، ٣٥٤ / ٤، و٢٧٥ / ٧، وابن فهد، إتحاف الوري، ٥٣٦ / ٢، وبقاسي، بلاد الحجاز، ص ٣٨، وعسيري، محمد بن علي، «العلاقات السياسية بين الحجاز واليمن في عهد الأيوبيين»، مجلة كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود، العدد ٥، ١٤٠١هـ / ١٩٨١م، ص ١١٤.

(٥) محمد، صبحي، عبدالمنعم، العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين والأيوبيين، القاهرة، العربي للنشر والتوزيع، ١٩٩٣م، ص ١٤٧، وعسيري، «العلاقات السياسية»، ص ١١٤.

النزاع بين أولاد عيسى بن فليته، وتدخل العباسيين في حلقة هذا النزاع جعلاً صلاح الدين يحاول أن يتدخل بشكل أكثر قوة لحل النزاع الذي أدى تفاقمه إلى أخطار كثيرة تعرضت لها الحجاز وخصوصاً في مكة، وقد طال هذا النزاع حتى سنة (٥٧٩هـ / ١١٨٤م) عندما قدم إليها الأمير سيف الدين طغتكين؛ أخو صلاح الدين الذي كان متجهًا إلى اليمن حيث مر على مكة، وكان مكثراً بن عيسى على إمارتها، وقد جاءه مكثراً خائفاً من لقاءه، ولكن طغتكين طمأنه وأعطاه الأمان، وثبته على إمارتها^(١).

وقد قام طغتكين بتأكيد الحكم الأيوبي في المنطقة؛ وذلك بفرض عدد من الإجراءات التي أعطت مظاهر هذا الحكم، كمنع الأذان في الحرم بقوله «حي على خير العمل»، والدعاء للخليفة العباسي، ثم للسلطان صلاح الدين، ولمكثراً بن عيسى. كما أمر بضرب الدراهم والدنانير في مكة باسم أخيه صلاح الدين^(٢).

كما ألغى صلاح الدين المكوس^(٣) التي كان يأخذها الأشراف من الحجاج بعد أن عوض مكثراً عنها^(٤)، فقد كانت هذه المكوس مورد

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ١٢٩، وابن فهد، إتحاف الوري، ٥٤٦/٢، والجزيري، عبدالقادر محمد الأنصاري (ت: ٩٤٤هـ / ١٥٣٧م)، والدرر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، تحقيق: حمد الجاسر، الرياض، دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م، ١ / ٥٧٤.

(٢) الفاسي، شفاء الغرام، ١٩٨/٢، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ١٠٣/٦.

(٣) المكوس: جمع مكس، وهي كل ما تحصل من الأموال للديوان أو لموظفي الدولة خارجاً عن موارد الدولة الشرعية من خراج وجزية وزكاة، وسمي أيضاً المال الهاللي، وقد عرفت هذه الأموال باسم المكوس منذ عهد الدولة الفاطمية، ومن أهم أنواعها ما كان يؤخذ في الثغور البحرية والبرية على التجارة القادمة من الخارج. أو المكوس التي كانت تؤخذ على الحجاج. البقلي، التعريف بمصطلحات صبح الأعشى، ص ٣٢٥.

(٤) ابن فضل، محمد بن علي الطبري (ت: ٥٦٨هـ / ١١٧٣م)، تاريخ مكة إتحاف فضلاء الزمن بتاريخ ولاية بني الحسن، تحقيق: معسن محمد حسن سليم، القاهرة، دار الكتاب الجامعي، د.ت، ١ / ١٠٧، وابن فهد، إتحاف الوري، ٥٣٨/٢.

الإمارة الرئيس. وقد ذكر ابن جبير أن الشريف مكثراً كان يقوم بجبايتها مع التعويض، وأن طغتكين عندما علم بذلك سارع بتأديبه باسم صلاح الدين سنة (٥٨١هـ/ ١١٨٥م) خصوصاً مع عودة الصراع بين الأخوين مرة أخرى^(١)؛ وهو ما يدل على تغير سياسة الأيوبيين تجاه الحجاز في هذه الحقبة، فقد بدأ صلاح الدين يرى أهمية إحكام قبضته على المنطقة في ظل تزعر الأمن فيها؛ نتيجة عدم استقرار حكم الأشراف، ولكن يُلاحظ على هذه الحقبة أن النفوذ الأيوبي كان متذبذباً بين الانفراد أحياناً، أو تبادل هذا النفوذ مع العباسيين أحياناً أخرى^(٢).

ويُلاحظ أن النفوذ الأيوبي في الحجاز لم يكن له من يمثله بشكل دائم، كما في اليمن، ولعل ذلك يرجع إلى طبيعة الأوضاع في الحجاز التي يحكمها الأشراف، فلم يرد صلاح الدين أن ينتقص من شأنهم، وهم من آل البيت، وخصوصاً أن هذا ما جرت عليه العادة في العصرين الفاطمي والعباسي اللذين حكما المنطقة قبله. ومع أن هناك من يرى أن عدم تدخل صلاح الدين في شؤون الحجاز الداخلية، وعدم محاولته تغيير نظامها، إنما يعودان إلى انصراف صلاح الدين إلى قتال الصليبيين في بلاد الشام^(٣). إلا أن الباحثة تستبعد أن يكون هذا هو السبب، فخلال هذه الحقبة فرضت الدولة الأيوبية نفوذها على اليمن أيضاً مع أنها أبعد من الحجاز، إلا أن صلاح الدين حرص على جعلها تحت نفوذ الأيوبيين المباشر، وعين عليها حاكماً أيوبياً، وعليه فإنها ترجع السبب الذي ذكر سابقاً.

وكان التدخل الأيوبي يمارس إما عن طريق حاكم اليمن الأيوبي وإما عن طريق أمير الحاج المصري، كما حصل عندما أمر صلاح الدين أمير الحج المصري

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٣-٦٤، وص ١٢٩، وابن فهد، إتحاف الوري، ٥٥٣/٢.

(٢) محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١٤٨.

(٣) السليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ١٠.

أن يعزل داود بن عيسى عن إمارة مكة سنة (٥٧٨هـ / ١١٩١م)، ويولي أخاه مكثراً بدلاً منه، والذي استمر في حكم مكة حتى سنة (٥٩٧هـ / ١٢٠٠م) وكان آخر من حكم من الهواشم الذين حكموا من (٤٥٦-٥٩٧هـ / ١٠٦٣م-١٢٠٠م)^(١).

ويرجع قيام أسرة قتادة (٥٩٧-٩٢٣هـ / ١٥١٧-١٢٠٠م) في إمارة مكة إلى جهود الشريف أبي عزيز قتادة بن إدريس^(٢) - صاحب ينبع - الذي نجح في تأسيس الحكم لأسرته بعد انتزاعه من مكث بن عيسى^(٣)، ثم خطب للخليفة العباسي؛ ليضمن مسانده له، وليضفي على حكمه صفة الشرعية، ثم خطب للملك العادل الأيوبي^(٤)، وقد حاول قتادة أن يستولي على المدينة أيضاً من الحسين، ولكنه لم ينجح في ذلك^(٥)، ثم سعى للسيطرة على الطائف، وقد استطاع تحقيق ذلك، ثم أخرج منها^(٦)، ويبدو قتادة أراد تكوين إمارة قوية في الحجاز تشمل الأراضي الحجازية كافة؛ وذلك حتى يتخلص من النفوذ الخارجي^(٧). وتذكر بعض المصادر أنه استولى على بعض أطراف

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ٢/ ٥٥٩-٥٦٠، وعسيري، «العلاقات السياسية»، ص ١١٥.

(٢) قتادة بن إدريس هو الشريف قتادة بن إدريس بن مطاعن بن عبدالكريم بن عيسى بن حسين بن سليمان بن علي بن عبدالله بن محمد بن موسى بن عبدالله بن موسى بن عبدالله بن الحسن بن الحسن بن علي بن أبي طالب، استولى على مكة من الهواشم، وتولى إمرتها سنة (٥٩٧هـ / ١٢٠٠م)، ومد سيطرته إلى ينبع، وغيرها من بلاد الحجاز، وتولى إمرة مكة عشرين سنة أو نحوها إلى أن توفي سنة (٦١٧هـ / ١٢١٩م). الفاسي، العقد الثمين، ٧/ ٣٩، وعنقاوي، عبدالله عقيل، مكة في عهد الشريف قتادة الحسيني ٥٩٧-٦١٧هـ، مجلة كلية الآداب، جامعة الملك سعود، م ١٢، ١٤، ١٩٨٥م، ص ٧٩-١١٠.

(٣) الفاسي، العقد الثمين، ٧/ ٤٠، وابن فهد، إتحاف الوري، ٢/ ٥٦٧، وابن العماد، شذرات الذهب، ٣/ ٣٣٣.

(٤) الفاسي، العقد الثمين، ٧/ ٥٧، وحسين، الحجاز واليمن، ص ٣٧.

(٥) الفاسي، العقد الثمين، ٧/ ٤٢، وابن فهد، إتحاف الوري، ٣/ ٣.

(٦) ابن فهد، إتحاف الوري، ٣/ ٢٢.

(٧) محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١٦٧.

منطقة عسير، وعلى بعض أعمال المدينة وبلاد نجد^(١).

ويبدو أن في ذلك مبالغة كبيرة، إذ إن نفوذ قتادة لم يتعد منطقة الحجاز، ولا سيما مكة وينبع؛ لأنه استولى على الطائف مدة وجيزة، ثم أخرج منها، فكيف يمتد نفوذه إلى ما بعدها، إلى اليمن ونجد؟ كما أن مؤرخي تلك النواحي لم يشيروا إلى ذلك^(٢)، إضافة إلى أن القلقشندي يعدّ مصدرًا متأخرًا وغير معاصر. بعد أن استقرت الأمور لقتادة بدأت الحجاز تدخل في طور جديد، يتمثل في محاولة الاستقلال بالحكم عن الدولة العباسية، وعن الدولة الأيوبية معًا، فقد كان قتادة يرى أنه أحق بالخلافة من العباسيين، وكان يرى نفسه نداءً للخليفة العباسي الناصر لدين الله^(٣). ولذلك دخل مرحلة جديدة من الخلاف مع العباسيين بعد أن قام بتحسين مكة وتقوية نفسه^(٤)، وقد اشتد الخلاف بينهما حتى إن الخليفة العباسي حاول قتل قتادة عن طريق الباطنية^(٥)؛

(١) القلقشندي، أحمد بن علي (ت: ٨٢١هـ / ١٤١٨م)، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، القاهرة، المطبعة الأميرية، ١٣٣٢هـ / ١٩١٤م، ٤ / ٢٧٢، وابن فضل، تاريخ مكة، ١١٦ / ١١٧.

(٢) حسين، الحجاز واليمن، ص ٣٨.

(٣) محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١٦٩.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ١٠ / ٤٢٦.

(٥) الباطنية: فرقة سميت بذلك نسبة إلى قول دعائها بالإمام الباطن أو المستور، أو لقولهم لكل ظاهر باطن، ولكل تنزيل تأويل، وربما عرفوا بذلك أيضًا؛ لأنهم كانوا يكتبون مبادئهم ويلقونها سرًا إلى الحكام. وهي فرقة من الفرق الإسماعيلية الذين ينتسبون إلى إسماعيل بن جعفر الصادق، وكانوا يعتقدون أنه أحق بالإمامة من أخيه موسى الكاظم، وهم من شيعة آل علي الذين يعتقدون في سبعة أئمة آخرهم إسماعيل، وأن إسماعيل اختفى، وسوف يظهر في الوقت المناسب لإصلاح الدنيا، وهم يسمون السبعية لاعتقادهم في سبعة أئمة. صبرة، عفاف سيد، دراسات في تاريخ الحروب الصليبية، القاهرة، دار الكتاب الجامعي، ١٤٠٦ / ١٩٨٥م، ص ١٠٩.

مما أغضب قتادة فتعرض للحاج العراقي^(١)، واستمر الخلاف بينهما مدة من الزمن، أما الأيوبيون فلم يحاولوا أن يتدخلوا في هذه الخلافات؛ نتيجة لانشغالهم بالصراعات التي نشأت بينهم؛ بسبب التنافس في الحكم عقب وفاة صلاح الدين الأيوبي سنة (٥٨٩هـ/ ١١٩٣م)^(٢).

كما أنهم لم يتدخلوا في أي شأن داخلي في الحجاز، ولعل إعادة الأذان الشيعي بـ(حي على خير العمل) دليل على تفرد قتادة بالحكم في مكة، وانصراف العادل الأيوبي عنه؛ وذلك حتى حين^(٣).

لكن العادل لم يخفف عن مسرح الأحداث نهائياً، فبدأ بالرجوع والتدخل تدريجياً في أمور مكة منذ سنة (٦١١هـ/ ١٢١٤م)، وبعد أن توفي قتادة سنة (٦١٧هـ/ ١٢٢٠م) دب النزاع بين ابنه الحسن وراجح فقد استعان هذا الأخير بالملك المسعود بن الكامل الأيوبي في اليمن، فمهد بذلك لعودة السيطرة الأيوبية الكاملة على مكة، والقضاء على بني قتادة، وإخراجهم من السلطة سنة (٦٢٠هـ/ ١٢٢٣م)^(٤).

دخلت الدولة الأيوبية في الحجاز بذلك مرحلة مهمة من تاريخها، فقد قرر الأيوبيون هذه المرة إحكام السيطرة على الحجاز، واتخاذ نواب لهم في

(١) ابن الأثير، الكامل، ١٠/ ٣٥٦، والمقرزي، السلوك، ١/ ق ١/ ١٧٥، وعنقاوي، مكة في عهد الشريف قتادة، ص ١٠٢-١٠٤. والذي يؤيد فكرة قتادة في إقامة دولة مستقلة تضم الحجاز كله.

(٢) محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١٧٣.

(٣) ابن فهد أبو الفضل، جوار الله بن عبدالعزيز بن عمر (ت: ٩٥٤هـ/ ١٥٤٧م)، غاية المرام بأخبار سلطنة البلد الحرام، مكة، جامعة أم القرى، مركز البحث العلمي وإحياء التراث الإسلامي، ١٩٦٨م، ١/ ٥٧٢.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ١٢/ ٤١٣، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦/ ٢٣٤، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٥٨٧، وابن فضل، تاريخ مكة، ١/ ١١٩، وعسيري، «العلاقات السياسية»، ص ١٢١.

مكة من غير الأشراف، على غير ما جرت عليه العادة، فأصبح الحجاز في عهد المسعود تابعاً لمصر، وأصبح أمراء مكة يعينهم السلطان الأيوبي، وبسط الأيوبيون سيادتهم المباشرة على الحجاز. ولعل استقرار الأوضاع للملك الكامل الأيوبي، وإحكامه السيطرة على أجزاء البلاد دفعاه إلى إحكام سيطرته على الحجاز واليمن أيضاً، فضلاً عن أن الأشراف من بني قتادة كانوا يطمحون إلى الاستقلال عن الحكم الأيوبي والعباسي معاً، كما سبق أن ذكر.

وقد قام الملك المسعود بأعمال كثيرة في مكة، فقام بضرب الدراهم المسعودية التي تنسب إليه^(١)، كما قام بأعمال جليلة لخدمة الحرم المكي الشريف، فبنى قبة على مقام إبراهيم، وكثرت الأرزاق في مكة في عهده، وانتشر الأمن في الطرق والديار، كما نشطت التجارة، وجلبت السلع إلى مكة من مصر واليمن، فرخصت الأسعار، وسعد الناس بذلك^(٢).

وبعد أن استقرت الأمور في مكة للأيوبيين عاد الملك المسعود إلى اليمن، وأتاب عنه بمكة نور الدين عمر بن رسول^(٣)، ثم عمل الأيوبيون للاستيلاء على ينبع، وإخراج بني الحسن منها؛ لتأمين مكة وحمايتها، وقد أقاموا لهم فيها نائباً يتولى أمورها، وظلت تحت أيديهم حتى سنة (٦٣٩هـ / ١٢٤١م)^(٤).

وقد استمر نور الدين عمر بن رسول نائباً على مكة إلى أن استدعاه الملك المسعود إلى اليمن، وجعله أتابكه وقائد عسكره، وأتاب في مكة بعده الأمير حسام الدين ياقوت بن عبدالله المسعودي^(٥)، وظل فيها مدة إلى أن

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ٣/ ٤٥، وابن فهد، غاية المرام، ١/ ٥٩٤.

(٢) الفاسي، شفاء الغرام، ٢/ ٢٣٥، العقد الثمين، ٧/ ٤٩٣.

(٣) ابن فهد أبو الفضل، غاية المرام، ١/ ٥٦٩، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٥٨٨، وابن فضل،

تاريخ مكة، ١/ ١١٩، وعسيري، «العلاقات السياسية»، ص ١٢١.

(٤) الفاسي، العقد الثمين، ٦/ ٣٤٧، وابن فهد، إتحاف الوري، ٣/ ٥٨.

(٥) حسام الدين ياقوت راجع الفاسي، العقد الثمين، ٧/ ٢٤-٢٥.

توفي الملك المسعود الذي وافته المنية في أثناء خروجه من اليمن متجهًا إلى دمشق حيث توفي في أثناء توقفه في مكة سنة (٦٢٦هـ/ ١٢٢٨م)^(١). وقد عين الأمير طغتكين بن عبدالله الكامل نائبًا في مكة. وقد قام الأمير طغتكين بتوزيع الأموال على أهل مكة لاستمالتهم، كما أخذ العهد من الأشراف حتى لا يخرجوا على طاعته، واستقرت الأمور في الحجاز للأيوبيين بعد ذلك^(٢).

على أثر وفاة المسعود اضطربت الأوضاع في الحجاز من جديد، خصوصًا بعد أن قامت دولة بني رسول في اليمن، التي تطلعت إلى مد نفوذها إلى الحجاز مستغلة الأوضاع الاقتصادية التي حتمت على الحجازيين الاعتماد على مصدر خارجي لمعاونتهم، فكان ذلك عاملاً مهمًا لزيادة نفوذ الرسولين^(٣)؛ وبذلك دخلت الحجاز مرحلة جديدة من مراحل الحكم الأيوبي لها، تمثلت في الصراع بين الأيوبيين في مصر والرسولين في اليمن على حكم الحجاز.

إن فقدان الحجاز بعد أن فقدت الدولة الأيوبية اليمن سيكون ضربة قاصمة لوجود الأيوبيين في البحر الأحمر؛ فهي بذلك ستفقد الجهة الشرقية منه كاملةً؛ وهو ما يضرب مصالحها التجارية فيه من جهة، ويصعب عليها حمايته وتأمينه من جهة أخرى.

لذلك، وإزاء الخطر الرسولي الذي ظهر بصورة مباشرة في الحجاز، عملت الدولة الأيوبية على اتخاذ إجراءات أكثر حزمًا لإحكام قبضتها على الحجاز، والمحافظة على استقرار الأوضاع فيه، فقام السلطان الكامل بإرسال ابنه طغتكين سنة (٦٢٧هـ/ ١٢٢٩م) إلى مكة، وجعله واليًا عليها، وقد تمكن

(١) الفاسي، العقد الثمين، ٧/ ٤٩٤، وابن فهد، إتحاف الوري، ٣/ ٤٥.

(٢) الجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٥٩٠، وعسيري، «العلاقات السياسية»، ص ١٢٤.

(٣) دسوقي، محمد كمال، «أهمية الحجاز في مطلع العصور الحديثة»، مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة الملك عبدالعزيز، العدد ٢، السنة الثانية، ١٣٩٦-١٣٩٧هـ، ص ٤٠٧.

طغتكين من طرد الرسولين منها، وقاتلهم قتالاً شديداً^(١)، ولكن الملك المنصور الرسولي سير جيشاً كبيراً لملاقاته في مكة، واسترجاعها منه، وسير معه الشريف راجح بن قتادة، وكان يهدف من إرساله إلى استمالة أهل مكة بوصفه أحد الأشراف، وبالفعل وجد تجاوباً من رؤساء مكة ضد طغتكين، نتيجة لذلك، فقد مالوا إلى الشريف راجح، وعندما أحس طغتكين بذلك فر إلى ينبع تاركاً مكة له، وخطب في مكة للمنصور الرسولي؛ صاحب اليمن حيث حكم الشريف راجح موالياً لبني رسول^(٢).

لم تكن الدولة الأيوبية لتستسلم بسهولة لهذا الأمر؛ فهي بذلك تفقد أبعاداً مهمة وكبيرة في إستراتيجياتها وأمنها، بل بقائها برمتها، ففقدان الحجاز يفقدها ثقلها الديني في البلاد الإسلامية، كما يفقدها ثقلها الاقتصادي، فالدولة الأيوبية كانت المتحكم الأول بالبحر الأحمر طريق التجارة الأهم عالمياً في تلك الحقبة؛ وبفقدان اليمن، ثم الحجاز ستفقد هذه الميزة، إضافة إلى فقدان بُعد إستراتيجي مهم في صراعهم مع القوى المعادية من الصليبيين في الشام ومصر.

لذلك جهز الملك الكامل جيشاً كبيراً سنة (٦٢٩هـ / ١٢٣١م) بقيادة الأمير فخرالدين شيخ الشيوخ^(٣) وتابع سيره إلى الحجاز، وأمر صاحب ينبع أبا سعد، وأمير المدينة شيحة بن قاسم بالانضمام إلى طغتكين في ينبع لإخراج راجح بن قتادة من مكة. وبالفعل استطاع طغتكين أن يحقق هدف الحملة، ودخل مكة في سنة (٦٣٠هـ / ١٢٣٢م)^(٤).

(١) الفاسي، العقد الثمين، ٢/ ٢٧٩-٢٨٤.

(٢) المقرئ، السلوك، ١/ ١/ ٢٤٤-٢٤٥، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٤٢٠-٤٢١. راجع: G.R.Smith, «The Ayyubids and early Rasulids in the Yemen. (london1978.V.2. pp61-62)

(٣) فخرالدين شيخ الشيوخ كان إماماً للحرمين، وأرسله السلطان الكامل محمد. بدر، التاريخ الشامل، ص ٢١١-٢١٣.

(٤) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٤/ ٢٧٣، والمقرئ، السلوك، ١/ ١/ ٢٤٤-٢٤٥، ويحيى =

وقد ظلت الحجاز تتأرجح بين الأيوبيين وآل رسول، فمع دخول الأيوبيين مكة فإن ذلك لم يفت في عزيمة ابن رسول، الذي أرسل جيشاً كبيراً بقيادة الشريف راجح مرة أخرى سنة (٦٣١هـ/ ١٢٣٣م) استطاع استرجاع مكة، وإخراج الأيوبيين منها^(١)، ولكن الأيوبيين ردوا على ذلك بإرسال حملة كبيرة بقيادة أسد الدين جغريل، وأربعة أمراء آخرين يرأسون خمسمئة من الفرسان تمكنوا من دخول مكة وإخراج راجح منها^(٢).

واستمرت ولاية الأمير جغريل بمكة نيابة عن الكامل، وكان يصد محاولات الرسولين لاسترداد مكة أكثر من مرة^(٣)؛ لهذا صمم الملك المنصور الرسولي أن يذهب بنفسه للقضاء على الحكم الأيوبي في مكة، فسار سنة (٦٣٥هـ/ ١٢٣٧م) بمحاذاة الساحل، كما أرسل الشريف راجحاً في ثلاثمئة فارس إلى مكة ليكونوا طليعة له، وفي أثناء سيره وصلته الأخبار من راجح بانضمام الأمراء الأيوبيين وخروجهم من مكة، ودخل الملك المنصور مكة في رجب سنة (٦٣٥هـ/ ١٢٣٧م)، وتولى راجح ولاية مكة نائباً عن بني رسول^(٤).

في هذا الوقت توفي الملك الكامل الأيوبي، وتولى الحكم ابنه العادل الثاني الملقب بالصغير، ثم عُزل، فتولى الصالح نجم الدين أيوب^(٥) الذي رأى

= بن الحسين، غاية الأمانى، ١/ ٤٢٠. وراجع: Smith.OP.cit..pp65-68

- (١) الفاسي، العقد الثمين، ٦/ ٣٤٣، ويحيى بن الحسين، غاية الأمانى، ١/ ٤٢١.
- (٢) المقرئ، السلوك، ١/ ١ق/ ٢٥٠، وأحمد، محمد عبدالعال، بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، ١٩٨٩م، ص ٣٤٦.
- (٣) المقرئ، السلوك، ١/ ١ق/ ٢٥٣.
- (٤) ابن فهد، إتحاف الورى، ٣/ ٥٣، والمقرئ، السلوك، ١/ ١ق/ ٢٣٥، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٥٩٤، وابن فضل، تاريخ مكة، ١/ ١٢١.
- (٥) الملك الصالح نجم الدين بن الملك الكامل محمد بن الملك العادل أبي بكر بن نجم الدين أيوب، وهو السابع من ملوك بني أبوب بمصر، بويح بالسلطنة بعد خلع أخيه الملك العادل في يوم الاثنين ١٥ ذي القعدة سنة ٦٣٦هـ/ ١٢٣٨م، وتولى الملك وكان عمره ٣٤عامًا، =

ضرورة مد النفوذ الأيوبي إلى الحجاز مرة أخرى، ومحاولة القضاء على نفوذ آل رسول بها؛ لذلك جهز في سنة (٦٣٧هـ/ ١٢٣٩م) جيشاً كبيراً، وجعل معه الشريف شيحة^(١)؛ صاحب المدينة متبعاً في ذلك سياسة الرسولين في الاستعانة بالأشراف للقتال باسمهم، لإكساب موقفهم الشرعية أمام الخليفة العباسي، وقد استطاع هذا الجيش دخول مكة دون قتال، فلما سمع الملك المنصور الرسولي بذلك أرسل جيشاً كبيراً مع الشريف راجح، فخرج الشريف شيحة بمن معه تاركاً مكة^(٢)، ولكن السلطان الصالح نجم الدين لم يسكت عن الأمر، فجهز جيشاً قوياً بقيادة الشريف شيحة مرة أخرى واستولى على مكة سنة (٦٣٨هـ/ ١٢٤٠م)، فما كان من الملك المنصور إلا أن رد على هذا الهجوم بحملة قادها بنفسه، وقد فر الأيوبيون؛ نتيجة لذلك من مكة، فدخلها الرسوليون في رمضان سنة (٦٣٩هـ/ مارس ١٢٤١م)^(٣)، وقد استمر حكمه فيها حتى نهاية الدولة الأيوبية^(٤). ولكي يضمن سيطرته على اليمن قام السلطان الرسولي بشراء قلعة ينبع من أبي سعد الحسن بن علي بن قتادة، وأمر بتخريبها حتى لا يبقى قرار للمصريين، واستتاب مملوكه في مكة^(٥).

وهكذا عمت الفوضى والاضطرابات في بلاد الحجاز؛ نتيجة الخلاف والتنافس بين الأيوبيين في مصر والرسولين في اليمن في حكمها؛ وهو ما كان

= وكان مولده سنة ٦٠٣هـ، أكثر من شراء المماليك حتى ضاقت القاهرة بهم، وواجه الصليبيين

في دمياط. توفي سنة ٦٤٧هـ/ ١٢٤٩م. للمزيد راجع ابن إياس كتاب بدائع الزهور ص ٦٧-٦٩.

(١) الشريف شيحة بن قاسم أمير المدينة النبوية (٦٢٢-٦٣٧هـ/ ١٢٢٥-١٢٣٩م).

(٢) ابن فهد، إتحاف الوري، ٥٦/٣، والمقريري، السلوك، ١/ق/١، والجزي، الدرر

الفرائد، ١/٥٩٤، وبقاسي، بلاد الحجاز، ص ٥٦.

(٣) المقريري، السلوك، ١/ق/١، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٤٢٥.

(٤) الفاسي، العقد الثمين، ٤/٣٧٧-٣٧٨، وابن فهد، إتحاف الوري، ٣/٥٧.

(٥) ابن فهد، إتحاف الوري، ٣/٥٧-٥٨.

له أسوأ الأثر في مكة من الناحية الاقتصادية بصفة خاصة^(١).

من خلال ما سبق تتضح سياسة الأيوبيين في الحجاز القائمة على ضرورة الاحتفاظ بعلاقات طيبة مع الحجاز؛ وذلك لمكانتها الدينية، ولأهميتها الإستراتيجية بالنسبة إلى الأيوبيين في اليمن على وجه الخصوص، فهي حلقة وصل بينهم وبين نوابهم في الشام ومصر، وعن طريقها تصل الإمدادات والنجدات والجيوش إلى اليمن، أما بالنسبة إلى الأشراف في الحجاز فيلاحظ أنهم كانوا ينظرون إلى الأيوبيين في اليمن على أنهم قوة قريبة منهم بإمكان الدولة الأيوبية استخدامها ضدّهم إذا دعت الحاجة، هذا فضلاً عن حاجة الحجاز إلى موارد اليمن وتجارها.

كما تتضح أهمية الحجاز بالنسبة إلى الدولة الأيوبية، وما تمثله بالنسبة إلى سياستها تجاه البحر الأحمر، فالحجاز جزء مهم لا يمكن إحكام السيطرة على البحر الأحمر من دونه، فسواحل الحجاز أكثر السواحل المطلّة عليه امتداداً، كما أنها تضم موانئ مهمة لتجارته، فضلاً عن أهميتها الدينية لكونها محطات لطرق الحج البحرية، وهذا كله أعطى للحجاز أهمية خاصة، وفي المقابل كان للبحر الأحمر أهميته بالنسبة إلى الحجاز سواء من الناحية الأمنية أم التجارية أم الدينية، وذلك في ظل إغلاق الطريق البري للحج المصري.

وهكذا اهتمت الدولة الأيوبية في منطقة البحر الأحمر، ورسمت لنفسها هناك سياسة تقليدية ثابتة تقوم على بسط نفوذها على مياه هذا البحر وتجارته، والتحالف مع القوى الحاكمة في البلاد المطلّة عليه، وكثيراً ما دفعتها تلك السياسة في أوقات قوتها إلى التدخل عسكرياً في تلك البلدان؛ لضمان إحكام سيطرتها على هذا الشريان الحيوي المهم وفي أوقات أخرى كانت تلجأ إلى من ينوب عنها في القيام بذلك، لتضمن - على الأقل - استقرار الأوضاع في هذه المناطق الإستراتيجية.

(١) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٥٨.

صد الهجمات الصليبية على البحر الأحمر والمناطق المحيطة به:

اتضحت نيات الصليبيين وأغراضهم التجارية في البحر الأحمر منذ أن ثبتت أقدامهم في بلاد الشام؛ لذلك حاولوا الوصول إلى مراكز التجارة فيه، وتهديده باسمرار^(١) - كما سبق أن ذكر - وبعد قيام الدولة الأيوبية لم تكن سواحل البحر الأحمر بعيدة عن تفكير صلاح الدين بصفتها مجالاً حيويًا يمكن أن يكون ميدان صراع بينه وبين الصليبيين، خصوصًا أنهم أظهروا أطماعهم فيه، ويرجع اهتمام بلدوين الأول؛ ملك بيت المقدس (٤٩٤ - ٥١٢هـ/ ١١٠٠ - ١١١٨م) إلى الاهتمام بمنطقة شبه جزيرة سيناء منذ بداية توليه الحكم حين قام بحملة استكشافية في هذه المنطقة لعزل مصر عن بلاد الشام؛ وذلك في (المحرم سنة ٤٩٤هـ/ نوفمبر - ديسمبر ١١٠٠م)، ثم عاود حملاته على المنطقة في العام التالي، ولم يتمكن من الحصول على قاعدة بها. وبعد ذلك خرج بحملتين في سنتي (٥٠٩ - ٥١٠هـ/ ١١٥ - ١١٦م) أسفرتا عن تأسيسه قلعة مونتريال (القلعة الملكية)، ثم الاستيلاء على آيلة، وجزيرة فرعون التي شيد بها قلعة أيضًا. ونجح بذلك في السيطرة على طريق القوافل بين مصر والشام والحجاز، وانقطع طريق الحج المصري عبر هذا الطريق^(٢)؛ ولذلك أصبحت حماية البحر الأحمر من أهم أولويات الدولة الأيوبية. ولما كانت آيلة هي نقطة الارتكاز الأولى التي يعتمد عليها الصليبيون في تهديدهم أمن البحر الأحمر، فقد كان أول عمل قام به صلاح الدين في سبيل تأمين البحر الأحمر من جهته الشمالية هو استرجاعها.

(١) لبيب، صبحي، «التجار الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى»، المجلة التاريخية المصرية، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، المجلد ٤، العدد ١، ١٩٥١م، ص ١٣.

(٢) جرادات، وليد محمد، الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، عمان، دار الثقافة، ١٩٨٦م، ص ٧٥، وحسين، مصر وأمن البحر الأحمر، ص ١٨٨ - ١٨٩.

تتميز أيلة بموقعها الإستراتيجي على رأس خليج العقبة المتحكم بطريق مهم من طرق التجارة المطلة على البحر الأحمر، إضافة إلى طريق الحج المصري^(١)؛ لذلك كانت الهدف الأول الذي سعى الأيوبيون إلى تحقيقه في سبيل أمن البحر الأحمر بشكل عام، وأمنه من الجهة الشمالية بشكل خاص، هذا فضلاً عما يحققه استرداد أيلة من مصالح مختلفة تخص تجارة المنطقة، وحماية المقدسات الإسلامية في الحجاز، وحماية بلاد الشام من جهتها الجنوبية^(٢).

وقد أدرك صلاح الدين ذلك كله، ورأى أن الأمور لن تستقيم له حتى يضمن السيطرة على الطريق بين مصر والشام والحجاز، وبعد أن يبعد الخطر الصليبي عن البحر الأحمر^(٣)، فعزم في سنة (٥٦٦هـ / ١١٧١م) على استرداد أيلة. أغار صلاح الدين على الداروم^(٤) وغزة حيث أراد أن يبعد خطر مهاجمة الصليبيين له في أثناء توجهه إلى أيلة، فصنعت مراكب مفصلة، وحملت قطعاً على الجمال في البر، ثم أعاد جمع المراكب، وإنزالها في البحر، وحاصر أيلة برّاً وبحراً حتى تمكن من فتحها، ونجح في استرداد قلعة جزيرة فرعون؛ وذلك في (ربيع الآخر سنة ٥٦٦هـ / ديسمبر ١١٧٠م)، وعاد إلى مصر بمراكبه^(٥)،

(١) محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١٤٣.

(٢) جرادات، الأهمية الإستراتيجية، ص ٧٥، وراجع S.D.Goitein, A Mediterranean Society, University of California press. vol. v. PP.76-77

(٣) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ١٩٩.

(٤) الداروم يقال لها: الدارون أيضاً، وهي قلعة جهة غزة للقاصد إلى مصر وقد خربها صلاح الدين لما ملك الساحل سنة ٥٨٤هـ، وتقع حالياً بين غزة ورفح، وتعرف الآن بدير البلح، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/ ٤٢٤، وشامي، موسوعة المدن، ص ٩٧.

(٥) ابن الأثير، الكامل، ١١/ ٣٦٥، وأبو شامة، كتاب الروضتين، ١/ ١٦٠/٢، والنويري، نهاية الأرب، ٢٨/ ٢٦١، والمقرئزي، الخطط، ١/ ٥٢١، وغوانمة، «رؤية في مفهوم الأمن القومي»، ص ٩٦، وجرادات، الأهمية الإستراتيجية، ص ٧٦، وبركات، توفيق، =

وبذلك نجحت الدولة الأيوبية في القضاء على خطر طالما هدد أمن البحر الأحمر من الجهة الشمالية^(١)، وقد ربط صلاح الدين بين خطرها وأمن البحر الأحمر^(٢) بقوله: «ومنها قلعة بثغر أيلة كان العدو قد بناها في بحر الهند، وهو المسلوك منه إلى الحرمين واليمن»^(٣).

سبق أن وضحنا أن التهديد الصليبي لأمن البحر الأحمر استهدف أمن المناطق المطلة عليه أيضاً، وقد كانت مصر أهم تلك المناطق، وقد وضحنا كيف اتجه الصليبيون، أولاً، إلى الاستيلاء عليها في عهد الدولة الفاطمية، ولم ينجحوا ثم اتجهوا إلى ضربها اقتصادياً؛ وذلك بفرض الحظر الاقتصادي عليها في البحر المتوسط، وتهديد تجارتها في البحر الأحمر، وتحويلها من مصر إلى موانئ للصليبيين في الشام^(٤)؛ لذلك قاموا بالهجوم على البحر الأحمر، وقد كان (رينالد دي شاتيون) المعروف في المصادر العربية بالبرنس (أرناط) صاحب حصن الكرك، الذي كان من أشد قادة الصليبيين عداوة للمسلمين^(٥) قد تبني سياسة جديدة في هذا الصدد، تمثلت في توسيع حدود مملكة بيت المقدس عبر الصحراء عند مدخلها الجنوبي؛ وبذلك أصبحت شبه جزيرة سيناء وخليج البحر الأحمر (العقبة والسويس) ضمن الاهتمام الصليبي^(٦)؛

= «الأسطول البحري للفكر العسكري للناصر صلاح الدين»، مجلة التراث العربي، العددان ٣٥ من رمضان/ و٣٦ من ذي الحجة، السنة ٩، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٩م، ص ١٢٢، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ٢٦٠.

- (١) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٠.
- (٢) غوانمة، «رؤية في مفهوم الأمن القومي»، ص ٩٦.
- (٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ٣/ ٨٦.
- (٤) القوصي، تجارة مصر، ص ١٥٣.
- (٥) ابن الأثير، الكامل، ٩/ ٤٦٨، وابن واصل، مفرج الكروب، ٢/ ١٠١، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ٢٠٠.
- (٦) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٠.

ولذلك بدأت هجمات صليبية ضد الدفاعات الأيوبية الشرقية، وبخاصة قلعة الجنيدي، التي أنشأها صلاح الدين لحماية الدفاعات الشرقية لسيناء، كما هدد الصليبيون فاقوس^(١)؛ وذلك سنة (٥٧٢هـ / ١١٧٧م)، ولكن هذه المحاولة باءت بالإخفاق^(٢) كما عاود الصليبيون هجومهم ضد العريش^(٣) سنة (٥٧٧هـ / ١١٨١م)؛ بهدف تخريب هذه الواحة المهمة في سيناء، التي كان يستخدمها صلاح الدين لحماية الجهة الجنوبية من الشام^(٤)، ثم حاول الصليبيون مرة أخرى الهجوم على دفاعات الأيوبيين في سيناء، فوصلوا فاران^(٥) على طريق وادي صدر^(٦) - أيلة والتقوا مع الجيش الأيوبي، الذي خرج لملاقاتهم بقيادة سعد الدين كمشة^(٧)، وعلم الدين قيصر^(٨)، عند مكان يسمى

-
- (١) فاقوس: هي مركز ومدينة في المحافظة الشرقية بمصر، المقرزي، الخطط، ١/ ١٥٩.
- (٢) الدواداري، كنز الدرر، ٧/ ٦١، وأبو شامة، كتاب الروضتين، ١/ ٢/ ٦٩٢.
- (٣) سبق للصليبيين مهاجمتها في عهد بلدوين الأول سنة (٥١٢هـ / ١١١٨م). لمزيد من المعلومات انظر الصوري، الحروب الصليبية، ٢/ ٣٢٩. والعريش: هي مدينة كانت أول عمل مصر من ناحية الشام على ساحل بحر الروم في وسط الرمل. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ١١٣-١١٤، والحميري، الروض المعطار، ص ٤١٠.
- (٤) المقرزي، الخطط، ١/ ٥٩١، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٠.
- (٥) فاران: كلمة عبرانية معربة، وهي جبال فاران بالحجاز، وذكرت بالتوراة، ومدينة فاران في قعر جون، وهي مدينة صغيرة بأوي إليها بعض عرب تلك الناحية، وقالوا: في بحر فاران غرق فرعون. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ٢٢٥، والحميري، الروض المعطار، ص ٤٣٣.
- (٦) وادي صدر: وادٍ يصب في وادي القرى من الشمال الغربي. البلادي، معجم معالم الحجاز، ٥/ ١٣٦.
- (٧) سعد الدين كمشة: أحد المماليك الأسدية التابعين لأسد الدين شيركوه، واعتمد عليه صلاح الدين في حروبه، كما حدث في حصاره الكرك والشوبك.
- (٨) علم الدين قيصر: أحد المماليك الذين اعتمد عليهم صلاح الدين في حملاته، وله دور رئيس.

العسيلة^(١)، وقد تمكن الأيوبيون من ردهم؛ وذلك في (المحرم سنة ٥٧٩هـ/ إبريل ١١٨٣م)^(٢).

في هذه المرحلة وصل تفكير الصليبيين إلى توسيع دائرة المناطق المستهدفة على البحر الأحمر، فكانت الحجاز الهدف الآخر غير مصر، كما عزم أرناط على القيام بحملات على البحر الأحمر نفسه.

وقد كان أرناط يهدف من غزو البحر الأحمر وبلاد الحجاز إلى بسط سيادة الصليبيين على هذا البحر، وتحويل التجارة إلى الموانئ الصليبية في خليج العقبة، والاستيلاء على طريق الحج البري، ثم طعن الإسلام في قلبه بغزو الحرمين الشريفين، وضرب المسلمين في مقدساتهم^(٣).

وقد أكد صلاح الدين بخطابه للخليفة العباسي هدف أرناط هذا، فقد ورد أنه أرسل إليه: «وأما الفريق القاصد سواحل الحجاز واليمن فقد رآن يمنع طريق الحاج عن حجه، ويحول بينه وبين فجه، ويأخذ تجار اليمن، وأكارم عدن ويلم بسواحل الحجاز، فيستبيح والعياذ بالله المحارم، ويهيج جزيرة العرب بعظيمة دونها العظام»^(٤).

ولتحقيق هذه الأهداف قام أرناط الذي اعتاد مهاجمة المسلمين وقوافلهم التجارية بالتفكير في هذا المشروع الخطير المتمثل في شن هجمات

(١) العسيلة: ماء في جبل القنان شرق سميراء. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ٣١٢.

(٢) الصوري، الحروب الصليبية، ص ٦٩٦، والعماد الأصفهاني، البرق الشامي، تحقيق وتقديم د. فالح صالح، عمان، ١٩٨٧م، ٥/ ١٤١، وابن الأثير، الكامل، ٩/ ١٦٢ و ص ١٤١، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠١.

(٣) غوانمة، «رؤية في مفهوم الأمن القومي»، ص ٩٧، وعاشور، سعيد عبدالفتاح، الأيوبيون والمماليك في مصر والشام، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠١م، ص ٦٠، ومحمد، العلاقات بين مصر والشام، ص ٢٠٠-٢٠١.

(٤) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/ ٢/ ٧٠٢.

على الحجاز والبحر الأحمر، وهي كالاتي:

حملة أرناط الأولى سنة (٥٧٧هـ / ١١٨١م):

تجاهل أرناط أمر الهدنة المعقودة بين صلاح الدين ومملكة بيت المقدس سنة (٥٧٧هـ / ١١٨١-١١٨٢م)^(١)، وخرج على رأس قوة من رجاله موغلاً في الصحراء، ويقال: إنه اندفع وراء قافلة تجارية كانت تسير من دمشق إلى مكة، وأنه تمكن من الظفر بها عند تيماء^(٢).

كانت تيماء واحة، لها أهميتها؛ لوقوعها في منتصف الطريق بين الشام والمدينة، حتى إن صلاح الدين نفسه وضعها في رسالته إلى الخليفة العباسي بأنها «دهليز المدينة»^(٣). ومن الواضح أن أرناط كان يعزم على السير إلى المدينة للاستيلاء عليها^(٤)، ولكن نائب صلاح الدين بدمشق عز الدين فرخ شاه^(٥)؛ ابن أخي صلاح الدين أسرع إلى غزو إمارة الكرك، وأخذ ينهب ويدمر كل ما في طريقه؛ وهو ما جعل أرناط يعجل بالعودة إلى إمارته للدفاع عنها بعد أن نهب قافلة إسلامية كبيرة في طريقه، وسلب منها ثروة ضخمة، فقد كانت

(١) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١ / ق ٢ / ٦٤٣.

(٢) ابن واصل، مفرج الكروب، ٢ / ١٠١-١٠٢، والمقريري، السلوك، ١ / ق ١ / ٧٢، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٢٣. تيماء: بلدة في أطراف الحجاز، بين وادي القرى على طريق الحاج الشامي، وتبعد عن شمال المدينة ٤٢٠ كيلومتراً. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢ / ٦٧، البلادي، معجم معالم الحجاز، ٢ / ٥٣.

(٣) ابن واصل، مفرج الكروب، ٢ / ١٠١-١٠٢، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٢٣.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ١١ / ٤٩٠-٤٩١، ورائسي، الحروب الصليبية، ٢ / ٦٩٦، والقوصي، تجارة مصر، ص ١٥٤.

(٥) عز الدين فرخ شاه بن شاهنشاه بن أيوب ابن أخي صلاح الدين الأيوبي، كنيته أبو سعد، تولى دمشق نيابة عن صلاح الدين الأيوبي، وكان شهماً شجاعاً، توفي سنة (٥٨٧هـ / ١١٨٢م)، ابن كثير، البداية والنهاية، ١٢ / ٣٣٢.

هذه القافلة تمر عبر الأراضي الخاضعة للصليبيين؛ ثقة من المسلمين بالهدنة المعقودة بين بلدوين الرابع^(١) وصلاح الدين، ولكن أرناط خان العهد، وأسر الحجاج، وأخذهم إلى حصنه في الكرك^(٢).

وبذلك أسفرت حملته هذه عن إخفاق ذريع في بلوغ أهدافها، والهجوم على المقدسات الإسلامية، ويقال: إن من أسباب إخفاقه، إضافة إلى هجوم فرخ شاه على الكرك، أن قواته لم تستطع تحمل شدة الحرارة، وقلة الماء في الصحراء^(٣).

حملة أرناط الثانية سنة (٥٧٨هـ / ١١٨٢م):

لم يفت في عضد أرناط ما قام به فرخ شاه وهجومه على الكرك، بل ظل عاقداً العزم على ضرب المقدسات الإسلامية، فكرر محاولته في العام التالي، ولكنه هذه المرة حول نشاطه إلى قلب البحر الأحمر؛ وذلك للوصول إلى المدينة ومكة، ثم محاولة الوصول إلى عدن للسيطرة على تجارة البحر الأحمر^(٤).

(١) بلدوين الرابع: عرف باسم الملك المجذوم؛ وبسبب مرضه احتجب عن الظهور في الأوساط العامة، كما أن ذلك المرض لم يجعله قادرًا على إدارة دفة الحكم في المملكة الصليبية، ولذلك تركزت ولاية العهد في البداية بيد أخته سيبيل، التي تزوجت جاي لوزنجان الذي تولى حكم المملكة من بعد بلدوين الرابع. الصوري، تاريخ الحروب، ٢/ ٩٧١-٩٧٢.

(٢) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٣٣، والمقريري، السلوك، ١/ ١ ق/ ٧٢، وشاندور، ألبير، صلاح الدين الأيوبي البطل الأبقى في الإسلام، ترجمة: سعيد أبو حسن، ومراجعة: نديم مرعشلي، دمشق، دار طلاس، ٢، ١٩٩٣م، ص ١٦١، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٢٤، «رؤية في مفهوم الأمن القومي»، ص ٩٧، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ٢٠١.

(٣) ابن واصل، مفرج الكروب، ٢/ ١٠١-١٠٢، وباقاسي، بلاد الحجاز، ص ٤١.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ٩/ ٣٦١، والمقريري، السلوك، ١/ ١ ق/ ٧٨، وقاسم عبده قاسم، وعلي السيد علي، الأيوبيون والمالِك التاريخ السياسي والعسكري، القاهرة، عين للدراسات =

من المعروف، كما مرّ سابقاً، أن الصليبيين فطنوا إلى أهمية البحر الأحمر بوصفه شرياناً رئيساً للتجارة العالمية، وكانوا يتحكمون في مدخله الشمالي في أثناء سيطرتهم على أيلة، وكان صلاح الدين قد وجه ضربته الأولى لهم باسترداد أيلة سنة (٥٦٦هـ / ١١٧٠م)^(١)، ثم ضم اليمن سنة (٥٦٩هـ / ١١٧٤م)؛ لذلك كانت خطة أرناط تقوم على إعادة الوجود الصليبي في البحر الأحمر أولاً؛ ففكر في الاستيلاء على قلعة جزيرة فرعون المواجهة لأيلة في خليج العقبة؛ وذلك لأنه أدرك أنه من الصعب الاستيلاء على أيلة، والاحتفاظ بها دون أن يسيطر على تلك الجزيرة، فكانت فكرة الاستيلاء عليها ضمن خطته التي رسمها لغزو البحر الأحمر^(٢).

ووجد أرناط أنه لتجنب الإخفاق، كما حصل في حملته الأولى، ولتحقيق الهدف المرجو من هذه الحملة، لا بد من الاستعداد الجيد لها، فشرع في سبيل ذلك في بناء خمس سفن كبيرة للنقل، ومراكب خفيفة وسريعة، حُمِلت أجزاءها على ظهور الجمال إلى شواطئ البحر الأحمر، وهناك تم تجميعها

= والبحوث الإنسانية والاجتماعية، د.ت، ص ٤٧. لا شك أن عمل أرناط هذا كان حلماً قديماً طالما راود الغزاة الأوربيين منذ عدة قرون، فكان حلقة من حلقات الصراع بين الشرق والغرب، فقد سبق أن تعرضت منطقة الحجاز واليمن لهجمتين استعماريّتين في العصر الروماني، كانت أولاهما تلك الحملة البرية التي قادها إليوس جاليوس عام ٢٥ ق.م مستهدفة اليمن، ولكنها لم تنجح، وقصروا همهم للسيطرة على تجارة البحر الأحمر على المعاهدات التي عقدها مع الحميريّين، ثم كانت الحملة الثانية في العهد البيزنطي عندما حاول البيزنطيون السيطرة على التجارة الموصلة إلى المحيط الهندي، وبسط نفوذهم السياسي على بلاد العرب واليمن والحجاز عن طريق حلفائهم الأباش، فاحتلت الحبشة اليمن عام ٥٢٥م، واكتمل الصراع عندما قام أبرهة الحبشي بغزو مكة، ولكن جيشه أصيب بكارثة. للمزيد راجع غوانمة، أيلة، ص ٤٥.

(١) غوانمة، إمارة الكرك، ص ١٢٨، وأيلة، ص ٤٥.

(٢) عاشور، الأيوبيون والمماليك، ص ٦٠، ومحمد، العلاقات بين مصر والشام، ص ٢٠٢.

وتركيبتها وشحنها بالذخائر والمؤن والرجال^(١). أغار أرناط على العريش في (جمادى الآخرة سنة ٥٧٧هـ / أكتوبر-نوفمبر ١١٨١م)؛ بهدف قطع أشجار النخيل بها، وحمل جذوعها إلى بلاده؛ وذلك للاستفادة منها في إعداد السفن التي كان يعبدها لحملته في البحر الأحمر، واستعان في ذلك بالساحليين من العرب حيث حملت على الجمال، وأنزلت بعد إعادة تجميعها في البحر الأحمر^(٢). وبذلك كانت أولى خطواته في هذه الحملة هي إعداد أسطول حربي في مياه البحر الأحمر على طريقة القراصنة، كما وصفه أحد المؤرخين الغربيين بقوله: إنه «لم يتردد في تحويل فرسانه إلى قراصنة، وحملهم على مهاجمة السفن الإسلامية الماخرة في عباب البحر الأحمر معرقلين تجارتها، قاطعين طرق الحج بين إفريقيا وآسيا»^(٣).

وبعد أن أتم أرناط استعدادة سير السفن الصليبية في البحر الأحمر، وهاجم بنفسه جزيرة القلعة المواجهة لأيلة بسفيتين حربيتين، ومنع الماء عن أهلها^(٤). ثم انطلق ببقية السفن في البحر الأحمر متخذًا الجانب الغربي منه، وكانت عيذاب هي هدفه التالي حيث هاجمها، وقتل، وأسرد عددًا كبيرًا من أهلها^(٥)، ثم أخذ يقوم بغارات متفرقة على موانئ البحر الأحمر، وأحرق نحو ستة عشر مركبًا، وأغاروا في عيذاب على سفن حجاج قادمة من جدة، واستولوا على مركبين فيهما بضائع جاءت من اليمن، واستولوا على كثير من

(١) ابن واصل، مفرج الكروب، ١٢٧/٢، وربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤٠٣، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٢٨، وجرادات، الأهمية الإستراتيجية، ص ٧٧.

(٢) حسين، مصر وأمن البحر الأحمر، ص ١٩٦-١٩٧.

(٣) ألبير شاندرور، صلاح الدين، ص ١٦٤، ومحمد، العلاقات بين مصر والشام، ص ٢٠٢.

(٤) الدواداري، كنز الدرر، ٧١/٧، وغوانمة، أيلة، ص ٤٧.

(٥) ابن واصل، مفرج الكروب، ١٢٨/٢-١٣١، وغوانمة، «رؤية في مفهوم الأمن»، ص ٩٧.

المؤن في الساحل كانت معدة لميرة الحرمين^(١).

وكان أرناط متخذًا جانب الحيطرة لحماية أسطوله في البحر فسير قوة تسيير برًا بحذاء الساحل إلى تبوك؛ منعًا لأي تدخل من جانب القوات البرية القادمة من مصر أو الشام^(٢).

ثم بعد ذلك وجه أرناط أنظاره إلى سواحل الحجاز «السواحل الشرقية للبحر الأحمر» وأغار عليها، في حين أن بعض سفنه كانت تواصل سيرها في البحر الأحمر، ووصلت هجماتها إلى سواحل تهامة واليمن مباغتًا بذلك أهالي مدن سواحل البحر الأحمر؛ لأنهم لم يعهدوا رؤية سفن صليبية في هذا البحر^(٣). ولا شك أن ذلك مبالغة من بعض المصادر؛ لأن هذه السفن لم تصل إلى عيذاب. بدأ أرناط يهدد حيث أشعل الحرائق في السفن الراسية بالحوراء^(٤) وينبع ميناءي المدينة^(٥).

وقد شرح القاضي الفاضل البيساني^(٦) في رسالة من رسائله هدف أرناط

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٦، والمقريري، السلوك، ١/١ ق/٧٩، وربيح، «بحر الحجاز»، ص ٤٠٤، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٢٩، وقاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٤٧.

(٢) المقريري، السلوك، ١/١ ق/٧٥، وغوانمة، أيلة، ص ٤٧.

(٣) ابن الأثير، الكامل، ١١/٤٩٠، وربيح، «بحر الحجاز»، ص ٤٠٣، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٣١ / أيلة، ص ٤٨، والشامي، صلاح الدين، ص ١٢٣-١٢٤.

(٤) الحوراء: بلدة ساحلية شمال ينبع بالقرب من أملج، وتبعد عن شمال أملج ثلاثة كيلو مترات تقريبًا. البلادي، معجم معالم الحجاز، ٣/٧٦.

(٥) رانسيمن، تاريخ الحروب الصليبية، ترجمة: زكي محمد وآخرين، القاهرة، ١٩٥١م، ٢/٦٩٦، وياقاسي، بلاد الحجاز، ص ٤٢.

(٦) هو أبو علي عبد الرحيم القاضي الأشرف البيساني (٥٢٩-٥٩٦هـ/١١٣١-١١٩٩م) ولد ببيسان، ونشأ بالقاهرة، عمل بالبلاط الفاطمي، ثم الأيوبي، وبرع في مجاله. للمزيد انظر كتاب القاضي الفاضل عبد الرحيم البيساني دوره التخطيطي في دولة صلاح الدين وفتوحاته =

من حملته، فذكر أن الصليبيين أرادوا من حملتهم في البحر الأحمر تحقيق هدفين، فقال: «كان للفرنج مقصدان: أحدهما قلعة أيلة التي هي على فوهة بحر الحجاز ومدخله، والآخر الخوض في هذا البحر الذي تجاوره بلادهم من سواحله»^(١). ومعنى هذا القول أن الصليبيين أرادوا الاستيلاء على أيلة في الشمال للسيطرة على مدخل البحر الأحمر الشمالي، ثم معرفة كيفية السيطرة على باقي موانئه ثم يحتكرون تجارة الشرق، إضافة إلى رغبتهم في الانتقام من المسلمين في غزو مقدساتهم^(٢).

وفي هذه الأثناء كان صلاح الدين منشغلاً بحصار مدينة الموصل - وكان هذا من الأمور التي جعلت أرناط يقوم بهذه الحملة مستغلاً هذه الفرصة بانشغال صلاح الدين - ولكنه حينما علم بالهجوم الصليبي أصدر أوامره إلى أخيه العادل حتى يتجه لحماية الحرمين الشريفين؛ لأنه لم يكن لديه أسطول في العقب لتعقب سفن أرناط^(٣).

وقد أرسل الملك العادل بدوره قائد الأسطول الأيوبي حسام الدين لؤلؤ^(٤) ليواجه هذا الأمر، وأمر العادل بأن تفكك فوراً السفن التي كانت تحمي مدخل ميناء دمياط^(٥) على البحر المتوسط، وأن تنقل إلى القلزم (السويس)

= لهداية الدجاني، فلسطين، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ١٩٩٩ م.

- (١) ابن واصل، مفرج الكروب، ١٣٠ / ٢.
- (٢) ربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤٠٤-٤٠٥، وحسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٢.
- (٣) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١ / ٣٥-٣٦، وربيعة، «بحر الحجاز»، ص ١٠٥.
- (٤) غوانمة، إمارة الكرك، ص ١٣٢، وقاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٤٧. وحسام الدين لؤلؤ كان أرمني الأصل، ومن جملة أجناد مصر في أيام الفاطميين، وعندما سيطر صلاح الدين على مصر سنة (٥٦٧هـ / ١١٧١ م) جعله على الأسطول، اشترك في عدد من المعارك ضد الصليبيين، وتوفي في القاهرة سنة (٥٩٦هـ / ١١٩٩ م)، أبو شامة، كتاب الروضتين، ٢ / ٢٤٠.
- (٥) دمياط: مدينة قديمة بين تينيس ومصر على زاوية بين بحر الروم ونهر النيل، وهي ثغر من ثغور =

على البحر الأحمر، حيث أعيد تركيبها وتسليحها، ووضعت في البحر، وقد بدأ حسام الدين لؤلؤ بمهاجمة الأسطول الصليبي، الذي يحاصر أيلة، وانتصر عليهم، ثم اتجه جنوباً إلى مطاردتهم في البحر الأحمر متجهاً إلى عيذاب، ولكنه لم يجد أثراً للأسطول الصليبي، فاتجه إلى رابغ^(١)، ووجد السفن الصليبية الراسية عند ساحل الحوراء^(٢) يحرسها عدد من الجنود، وحصلت بينهم معركة بحرية انتصر فيها حسام الدين الذي أطلق الأسرى من التجار، الذين كانوا في حوزة الصليبيين ورد أموالهم وأمتعتهم إليهم^(٣).

كان أرناط قد نزل برّاً، وبصحبته بعض فرسان الداوية^(٤)، وثلاثمئة مقاتل، ويساعدهم بعض الأعراب^(٥) من أهالي تلك الجهات الذين عملوا معهم أدلاء، وساروا إلى مسافة قريبة من المدينة، حتى إنهم عزموا على دخولها، ونش قبر

= الإسلام. لمزيد من المعلومات انظر ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/٤٧٢، والمقريزي، الخطط، ص ٢١٣.

(١) رابغ: بلدة حجازية تقع على الساحل بين جدة وينبع، وتبعد عن شمال جدة ١٥٥ كيلومتراً تقريباً. للمزيد راجع البلادي، معجم معالم الحجاز، ٤/٥.

(٢) قاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٤٧.

(٣) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/٢٠٣، والمقريزي، السلوك، ١/١ ق/٧٩، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٣٢-١٣٣، والشامي، صلاح الدين، ص ١٢٤.

(٤) فرسان الداوية: يسمون فرسان المعبد Template، وهي فرقة من أصل فرنسي، قام بإنشائها عصابة من تسعة من السادة الفرنسيين برئاسة هيوج دي بانيزا Hugh de paienza، وقد أوضحوا أن هدفهم حماية الحجاج المسيحيين في بيت المقدس، وحماية معبد سليمان، فضلاً عن محاربة أعداء المسيح، كما يدعون، وأعطاهم الملك بلدوين الثاني؛ ملك بيت المقدس منزلاً يقيمون به بجوار معبد سليمان، وذلك سنة ٥١٢هـ/١١١٨م ولقبوا بفرسان المعبد، وتطورت هذه الجماعة بحيث أصبحت فيما بعد قوة عسكرية، ويخشى بأسها في تاريخ الحروب الصليبية. السرحان، ماضي عبد الله، تنظيمات الصليبيين في مملكة بيت المقدس وأثرها على أوضاعهم في بلاد الشام، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، ١٤٢٧هـ/٢٠٠٦م، ص ٨٩.

(٥) ابن واصل، مفرج الكروب، ٢/١٣٠، وغوانمة، أيلة، ص ٥٠.

الرسول عليه الصلاة والسلام، وإخراجه من القبر الشريف، ونقله إلى الكرك^(١)، ثم لا يمكن المسلمين من زيارته بعد ذلك إلا بدفع ضريبة^(٢).

وقد نزل حسام الدين إلى البحر بعد هجومه على سفن الصليبيين في الحوراء متعقباً أرناط لمنعه من بلوغ مرامه، وبعد خمسة أيام من المطاردة أدركه على مسيرة يوم من المدينة، وكان أرناط قد وصلته أخبار الحوراء، ووجد أن لا سبيل للعودة إليها، فتفرق جنده في المرتفعات، ولكن حسام الدين طاردهم في كل مكان، وقتل وأسرمعظمهم، أما أرناط فقد تمكن من الفرار شمالاً، واستطاع النجاة بصعوبة بالغة، إذ التقى قواته الموجودة في تبوك، وعاد إلى الكرك مخفياً مرة أخرى^(٣).

وكان عدد من أسرهم حسام الدين نحو ثلاثمئة أسير، وكان موسم الحج قد قرب، فأرسل حسام الدين لؤلؤ أسيرين من الصليبيين إلى منى، حيث نحرا هناك^(٤). وعاد حسام الدين ببقية الأسرى إلى مصر، وأمر صلاح الدين بقتلهم هناك؛ ليكونوا عبرة لكل من تجرأ على الاعتداء على الحرمين الشريفين^(٥).

وقد استغرقت حملة أرناط في البحر الأحمر وسواحلها نحو أربعة أشهر

(١) ابن الأثير، الكامل، ٧/ ٢٩٧-٢٩٨، والدواداري، كنز الدرر، ٧/ ٧١، وربيع، «بحر الحجاز»

ص ٤٣-٤٤، و«البحر الأحمر في العصر الأيوبي» ص ١٠٨-١٠٩.

(٢) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٤٣.

(٣) ابن الأثير، الكامل، ١١/ ٤٩١، وربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤٠٥، وغوانمة، أيلة، ص ٥١.

(٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٦، وابن فهد، إتحاف الوري، ٢/ ٥٤٥، والجزيري، الدرر الفرائد،

١/ ٥٧٣، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٣٣. ذكر أنه تم نحرهما في منى؛ وذلك لأنها خارج

الحرم حيث لا يجوز شرعاً دخول غير المسلمين إلى منطقة الحرم المكي، كما اختلفت

المصادر حول عدد الأسرى، وعلى الأرجح كان عددهم مئة وسبعين أسيراً تم توزيعهم على

المدن الرئيسة في مصر، مثل: القاهرة والإسكندرية.

(٥) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٦.

من شعبان حتى ذي القعدة في سنة (٥٧٨هـ / ١١٨٢-١١٨٣م)^(٣).

وهكذا نجد أن صلاح الدين تمكن من حماية البحر الأحمر من الخطر الصليبي، وعمل على أن يظل هذا البحر إسلامياً خالصاً، وأن تظل تجارته في أيدي التجار المسلمين دون سواهم. كما كان الأيوبيون حريصين على إحكام السيطرة على الموانئ، فكانوا يقومون بعمليات تفتيش مشددة، وخصوصاً في ظروف الحرب، وعدم الاستقرار، فعند محاولات الصليبيين الاستيلاء على البحر الأحمر، ومهاجمة أرناط لعيزاب اتخذت الدولة الأيوبية إجراءات مشددة تقضي بمنع تجار الأوربيين من مزاولة نشاطهم التجاري في البحر الأحمر^(١)، وذلك للتخلص من المشكلات الكبيرة التي قد يتسبب بها هؤلاء التجار، وأبرزها التجسس، وإثارة الفتن والاضطرابات^(٢).

لم ينصرف الصليبيون بعد إخفاق محاولة أرناط عن التفكير في تهديد البحر الأحمر، فقد تحول أرناط إلى النهب والسلب، وقطع الطرق على القوافل المارة شمال البحر الأحمر، والمتجهة إلى مصر^(٣)؛ وبذلك بقيت الكرك عقبة قوية في سبيل ضمان أمن البحر الأحمر والحجاز^(٤)، فقد خرجوا إلى نواحي الداروم سنة (٥٧٩هـ / ١١٨٣م) حيث تصدت لهم القوات الأيوبية على طريق صدر - أيلة^(٥).

إن الأحداث السابقة أكدت لصلاح الدين وجهة نظره بالنسبة إلى البحر الأحمر منذ تأسيس الدولة الأيوبية، فقد كان يرى أن تأمين البحر الأحمر

(١) دراج، أحمد، «عيزاب» مجلة نهضة إفريقية، العدد ٩٥، يوليو ١٩٥٨م، ص ٥٩.

(٢) إبراهيم، عدن، ص ٣٤٢.

(٣) باركر، الحروب الصليبية، ص ٨٣، وقاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٥٩.

(٤) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٤.

(٥) ابن واصل، مفرج الكروب، ٢ / ١٤٠، والمقريزي، السلوك، ١ / ١ / ٨٠.

مرتبط بالسيطرة على إمارة الكرك والشوبك الصليبيين، فقد كان وجود هذه الإمارة حافزاً إلى بذل مزيد من الجهود لتنفيذ سياسته في البحر الأحمر، سواء ما يتعلق بالتجارة والملاحة فيه، أم بسلامة الحجاج وطرقهم.

كان صلاح الدين قد وجه عدة حملات سابقة على بلاد الكرك والشوبك سنة (٥٦٧هـ / ١١٧١م)^(١)، وسنة (٥٦٨هـ / ١١٧٢م)^(٢) وتخريبها، كما شن غارات على أعمالها القريبة. وبعد هجوم أرناط على البحر الأحمر وجه صلاح الدين حملة جديدة إلى الكرك سنة (٥٧٩هـ / ١١٨٣م)، وحاصرها مدة شهر، ولكنه لم ينل منها، ثم عاود الكرة عام (٥٨٠هـ / ١١٨٤م)^(٣). إلا أن هذين الحصنين استعصيا عليه مدة من الزمن؛ وذلك لشدة تحصينهما ومنعتهما.

استمرت حملات صلاح الدين ضد الكرك والشوبك مع اتباع أسلوب الحصار الاقتصادي لها، وتخريب ما حولها من المزارع التي تمدها بالمؤن اللازمة^(٤)، وفي أواخر صفر سنة (٥٨٣هـ / ١١٨٧م) سار صلاح الدين في اثني عشر ألف فارس قاصداً الكرك والشوبك، ونازلهما، وقطع أشجارهما، ثم عاود الكرة في ربيع الأول، وضايق أهلها مرة أخرى^(٥).

وبعد معركة حطين^(٦) سنة (٥٨٣هـ / ١١٨٧م) استطاع صلاح الدين أن

(١) أبو شامة، كتاب الروضتين، ٢٠٣/١، والنويري، نهاية الأرب، ٢٦١/٢٨، والمقرزي، السلوك، ١/ق/١/٤٤.

(٢) أبو شامة، كتاب الروضتين، ٢٠٦/١، والمقرزي، السلوك، ١/ق/١/٥٠.

(٣) ابن واصل، مفرج الكروب، ١٥١/٢ وص ١٥٧، والدواداري، كنز الدرر، ٧٨/٧، والمقرزي، السلوك، ١/ق/١/٨١، وقاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٤٨، وص ٥٩.

(٤) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٤.

(٥) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٧٤، والنويري، نهاية الأرب، ٢٦٦/٢٨، والمقرزي، السلوك، ١/ق/١/٩٣، وقاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٥٩.

(٦) معركة حطين الشهيرة دارت بين المسلمين بقيادة صلاح الدين والصليبيين بقيادة جاي=

يستعيد الكرك والشوبك بعد أن أسر أميرها أرناط في حطين، حيث أرسل صلاح الدين إليهما سعد الدين كمشة الأسدي^(١)، الذي استطاع أن يستولي عليهما، ويقر الأمور فيهما لمصلحة الأيوبيين^(٢). وقد ظلت الكرك والشوبك في قبضة الأيوبيين، ولم يفرطوا فيهما في أي معاهدات تالية مع الصليبيين حتى سقوط الدولة الأيوبية^(٣).

وقد كان الأيوبيون حريصين على السيطرة على هذين الحصنين، لأهميتهما الإستراتيجية في حماية البحر الأحمر، وبلاد الحجاز من جهة، وحماية مصر من جهة أخرى؛ وذلك لانتصاف موقعهما بين جانبي هاتين المنطقتين المهمتين، كما أنهما كانتا تقعان في طريق القوافل القادمة إلى مصر، أو الذهابة إلى الحجاز للحج. وقد كان الصليبيون في هذين الحصنين يغيرون على قوافل المسلمين، ويمنعونها من العبور، ولذا كان صلاح الدين يرسل إلى كل قافلة قادمة فرساناً ليحموها، حتى تعبر طريق هذين الحصنين^(٤)، فكان الاستيلاء عليهما ضرورياً لإزالة مخاطرها، وإشاعة الطمأنينة والأمن للقادمين من الشام، والمغادرين مصر والمتجهين إلى الحجاز.

= لوزجنان عام ١١٨٧ م، وكان النصر حليف المسلمين، وكان الملك جاي لوزجنان وأرناط

من ضمن الأسرى. للمزيد انظر عاشور، الأيوبيون والمماليك، ص ٦١.

(١) سعد الدين كمشة: أحد المماليك الأسدية والذي ينسب إلى ممالك أسد الدين شيركوه، وراجع عنه ما سبق.

(٢) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٧٨، الدواداري، كنز الدرر، ٧/ ٣٤٤، النويري، نهاية الأرب، ٢٨/ ٢٧٤، والمقرئزي، السلوك، ١/ ق ١/ ٩٩-١٠١، وزكار، سهيل، الموسوعة الشاملة-مدخل إلى الحروب الصليبية، دمشق، دارالفكر، ١٤٠١هـ، ص ٥٩١٨-٥٩١٩، والعريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ٢٠١.

(٣) الدواداري، كنز الدرر، ٧/ ٢٠٩، وحسين، «أمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٤.

(٤) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٦٦-٦٧، والشامي، أيام صلاح الدين، ص ١٠١.

كان للنزاع بين أبناء البيت الأيوبي^(١) أثره الواضح في موقفهم تجاه الصليبيين في الشام، الذي كان من أهم نتائجه استيلاء الصليبيين مرة أخرى على بيت المقدس بكل سهولة على أثر حملة فردريك الثاني، إمبراطور الدولة الرومانية المقدسة الذي استغل تسامح الكامل وخوفه من فقدان ملكه؛ بسبب نزاعاته مع أبناء البيت الأيوبي في الشام للحصول على مبتغاه، فقد وافق الكامل على إعطائه بيت المقدس لقمة سائغة دون حرب أو قتال، وذلك سنة (٦٢٦هـ / ١٢٢٩م)^(٢).

بعد هذه الأحداث دخل الأيوبيون في نزاعات مختلفة فيما بينهم من جهة، ومع الخوارزمية والسلاجقة من جهة أخرى. وتفرقت كلمتهم بين مؤيد لهذا وموالٍ لذلك، فظهر الانقسام جلياً بين أبناء الملك العادل، واشتعلت بينهم حرب أهلية دامية، وزادت الأمور سوءاً بوفاة الكامل سنة (٦٣٥هـ / ١٢٣٨م) إذ جاءت وفاته نذيراً بتفكك الدولة الأيوبية وانهارها، وقيام نزاع جديد بين أبناء الكامل نفسه، انتهى لمصلحة الملك الصالح نجم الدين أيوب (٦٣٧-٦٤٧هـ / ١٢٤٠-١٢٤٩م)، الذي استطاع دخول القاهرة، والسيطرة على الحكم في مصر سنة (٦٣٧هـ / ١٢٤٠م)^(٣). ووقعت بلاد الشام في حالة شديدة من الفوضى؛ بسبب النزاع الذي اشتد بين أبناء البيت الأيوبي في مصر والشام من جهة وبسبب غزو جموع الخوارزمية من جهة أخرى، فضلاً عن تهديد المغول الذين اقترب خطرهم من جهة ثالثة. وقد كان النزاع بين أبناء البيت الأيوبي دافعاً إلى استعانة بعضهم بالصليبيين

(١) لمزيد من المعلومات انظر كتاب عاشور، الأيوبيون والمماليك، من ص ٧٣ إلى ص ٨٤.

(٢) ابن واصل، مفرج الكروب، ٤ / ٢٤١، والدواداري، كنز الدرر، ٧ / ٢٩٢، والمقريزي، السلوك، ١ / ١ / ٢٣٠.

(٣) ابن واصل، مفرج الكروب، ٥ / ٢٦٥، وعاشور، الأيوبيون والمماليك، ص ١١٥-١١٨، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ٨٧.

فقد استعان بهم الملك الصالح إسماعيل^(١)؛ صاحب دمشق في حربه ضد ابن أخيه الصالح نجم الدين أيوب سنة (٦٣٨هـ / ١٢٤٠م)^(٢).

وكان من نتائج ذلك الصراع استيلاء الصليبيين على بيت المقدس، بعد أن كان المسلمون قد استعادوها سنة (٦٣٧هـ / ١٢٣٩م) عندما قام الناصر داود؛ حاكم الكرك بالاستيلاء عليها، واستعادتها من الصليبيين^(٣).

لم يلبث النزاع أن دبّ مرة أخرى بين الصالح أيوب في مصر والصالح إسماعيل، وساند الأخير الملك الناصر داود في الأردن، وكان أن لجأ ملكا دمشق والأردن إلى مساعدة الصليبيين، وعرضا عليهم مقابل تلك المساعدة أن يوافقا على أن تكون سيطرة الصليبيين على بيت المقدس كاملة، ومن الناحية الأخرى عرض الملك الصالح على الصليبيين العرض نفسه إن حالفوه ضد ملكي دمشق والأردن. أما الصليبيون فيبدو أنهم اتبعوا سياسة ذات وجهين مع كلا الطرفين، إلا أن مصلحتهم في الأخير انتهت إلى مهاجمة مصر، فأيدوا جانب ملكي دمشق والأردن، وقرر الجميع مهاجمة الصالح نجم الدين في مصر^(٤). وهنا قرر الصالح اللجوء إلى القوة الوحيدة المتاحة أمامه وهم الخوارجية، فطلب معونتهم، ورحبوا بذلك، ووجدوا في ذلك فرصة لدخول

(١) الملك الصالح إسماعيل: عماد الدين إسماعيل ابن أخي السلطان الملك العادل شادي بن أيوب ولد سنة ٥٩٨هـ / ١٢٠١م تملك بصرى وبعليك ثم استولى على دمشق سنة (٦٣٧هـ / ١٢٣٩م) واتفق مع الصليبيين على تسليمهم الساحل، وغزو مصر سنة (٦٤٢هـ / ١٢٤٤م). = قتل سنة (٦٤٨هـ / ١٢٥٠م). للمزيد انظر أبا الفداء، عماد الدين إسماعيل بن علي (ت: ٧٣٢هـ / ١٣٣٢م)، المختصر في أخبار البشر، بيروت، دار المعرفة، د.ت، ٤ / ١٦٤ - ١٧٢، والسرхан، تنظيمات بيت المقدس، ص ١٠٢.

(٢) الدواداري، كنز الدرر، ٧ / ٣٤٤، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٦ / ٣٢٢-٣٢٣.

(٣) عاشور، الحركة الصليبية، ٢ / ٨١٧، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ٨٩.

(٤) ابن واصل، مفرج الكروب، ٥ / ٣٣٣، وعاشور، الحركة الصليبية، ٢ / ٨٢٤.

بلاد الشام^(١)، فاندفعوا إليها، واستطاعوا استعادة عدد من مدنها، وأهمها بيت المقدس؛ وذلك سنة (٦٤٢هـ/ ١٢٤٤م)، وكانت هذه آخر مرة يسترد فيها المسلمون بيت المقدس في عهد الحروب الصليبية^(٢). وتأكدت السيطرة الأيوبية على مداخل البحر الأحمر الشمالية بنجاحهم في استرداد عسقلان في سنة (٦٤٥هـ/ ١٢٤٧م)، وكان لذلك أثره في سيطرتهم على الطريق الشمالي عبر شبة جزيرة سيناء، التي ارتبطت بأمن البحر الأحمر^(٣).

عقب ذلك استطاع الصالح نجم الدين أن يحكم قبضته على بلاد الشام حيث قدم له أمراء الأيوبيين فيها فروض الولاء والطاعة بعد انتصاراته على ملك دمشق، وملك الكرك^(٤)، وقد أحدث هذا الأمر رد فعل عنيف في الغرب الأوربي، فقامت البابوية بالدعوة إلى حملة صليبية جديدة كعادتها، وقد استجاب لهذه الدعوة لويس التاسع ملك فرنسا فعزمت هذه الحملة على التوجه إلى مصر^(٥)، وقد وصلت الحملة إلى دمياط سنة (٦٤٧هـ/ ١٢٤٩م)، واستطاعت القوات الصليبية الاستيلاء عليها، وظلوا بها خمسة أشهر، ثم تقدموا إلى داخل البلاد؛ وهو ما أعطى الصالح نجم الدين فرصة للاستعداد وتنظيم جيشه^(٦)، مع مرضه الذي اشتد عليه، ولكنه كان يحاول أن ينظم دفاعاته وهو

-
- (١) المقريزي، السلوك، ١/ق/٣١٦، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ١٠١.
- (٢) ابن واصل، مفرج الكروب، ٥/٢٣٧، والدواداري، كنز الدرر، ٧/٣٥٣، وعاشور، الأيوبيون والمماليك، ص ١٢٤، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ١٠١-١٠٢.
- (٣) أبو شامة، الذيل على الروضتين، ص ١٨٠.
- (٤) الدواداري، كنز الدرر، ٧/٣٦٠.
- (٥) المقريزي، الخطط، ص ٢١٩، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ١٠٣، ونصر الله، سعدون عباس، رحيل الصليبيين عن الشرق في العصور الوسطى، بيروت، دار النهضة العربية، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٥م، ص ١٧.
- (٦) الدواداري، كنز الدرر، ٧/٣٦٥، والمقريزي، السلوك، ١/ق/٣٣٦، ونصر الله، رحيل الصليبيين، ص ٢٢.

على فراش الموت، وفي هذه الأثناء تقدمت القوات الصليبية نحو القاهرة، وما إن شرع لويس التاسع في الزحف حتى توفي السلطان الصالح نجم الدين في (١٥ شعبان سنة ٦٤٧هـ / ٢٣ نوفمبر ١٢٤٩م)، وجاءت وفاته خسارة كبيرة للمسلمين^(١) لعدم وجود من يحل محله في مصر، وهنا أخفت زوجته شجرة الدر^(٢) خبر وفاته؛ حتى يصل ابنه توران شاه^(٣) من الشام، في الوقت الذي استمرت فيه الاستعدادات للدفاع عن البلاد^(٤) ومع ذلك تسرب خبر وفاة السلطان للعامة، وللصليبيين أيضًا. فتقدم الصليبيون إلى المنصورة حيث قامت معركة كبيرة انتهت بانتصار المسلمين، وقد تعقبته القوات الأيوبية، واستطاعت أن توقع بهم، وأن تقضي على الجيش الصليبي برمته ما بين قتيل وأسير، وكان لويس التاسع نفسه من جملة الأسرى، وعندها وصل توران شاه السلطان الجديد إلى القاهرة؛ وهو ما رفع من معنويات المسلمين، في حين انسحب الصليبيون إلى دمياط^(٥)، وجرت مفاوضات للاتفاق مع لويس التاسع

(١) الدواداري، كنز الدرر، ٣٧٧/٧، ونصر الله، رحيل الصليبيين، ص ٢٣.

(٢) شجرة الدر زوجة الملك الصالح نجم الدين أيوب، وهي أم ولده خليل، فكانت التاسعة ممن تولى السلطنة بمصر من جماعة بني أيوب، وقع الاتفاق على سلطنتها، فتسلطت في ثاني شهر صفر سنة ٦٤٨هـ، وساست الرعية أحسن سياسة، وكان الناس عنها راضين، ولكن خلعت نفسها عن السلطنة بعد ثلاثة أشهر فقط بعد أن علمت بعدم رضاء الخليفة العباسي بذلك. للمزيد راجع ابن إياس، بدائع الزهور، ص ٧٣.

(٣) هو الملك المعظم توران شاه بن الملك الصالح نجم الدين أيوب بن الملك الكامل محمد، وهو الثامن من ملوك بني أيوب بمصر، بويع بالسلطنة بعد موت أبيه الملك الصالح نجم الدين أيوب في مستهل شهر المحرم سنة ٦٤٨هـ، وأخذ دمياط من الصليبيين، وتوفي في ١٧ من المحرم سنة ٦٤٨. للمزيد راجع ابن إياس، بدائع الزهور، ص ٧٠.

(٤) ابن واصل، مفرج الكروب، ٣٦٢/٢، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ١١٧، ونصر الله، رحيل الصليبيين، ص ٢٤.

(٥) ابن واصل، مفرج الكروب، ٣٦٩/٢، والمقريزي، السلوك، ١/١ ق/١-٣٥١-٣٥٦، وابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٣٦٤/٦، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ١٢٢، ونصر الله، رحيل =

طالب فيها توران شاه بالحصول على الممتلكات الصليبية في الشام، ولكن لويس رد عليه بأنه لا سلطة له على الصليبيين الموجودين في الشام؛ وهو ما أغاظ توران شاه فصمم على غزو الشام، واتفق الطرفان على أن يفدي الجيش الفرنسي نفسه بمبلغ كبير من المال، وأن يكون الجلاء عن دمياط ثمنًا لإطلاق سراح الملك الفرنسي نفسه، وقد وافق لويس، وأبرمت معاهدة بين الطرفين، نصت على هدنة مدتها عشر سنوات، ولكن توران شاه لم يلبث أن قتل سنة (٦٤٨هـ/ ١٢٥٠م)^(١) قبل أن تنفذ الاتفاقية. ولعل أهم ما ترتب على مقتله من تطور خطير في تاريخ المنطقة عمومًا هو سقوط دولة الأيوبيين، وقيام دولة المماليك^(٢).

من خلال ما سبق يتضح تهديد الصليبيين المستمر لمصر وأمنها، ثم تهديد أمن البحر الأحمر الذي يشكل الساحل الشرقي لمصر، كما أن سقوط مصر مركز الدولة يعني بالتبعية سقوط جميع أراضي الدولة الأيوبية؛ وهو ما يهدد أمن الحجاز واليمن، ويجعلهما لقمة سائغة للصليبيين، فضلًا عما سببته هذه الحملات المتجهة إلى مصر عن طريق البحر المتوسط من تهديد لتجارته ومن هنا كانت تهديدًا لتجارة البحر الأحمر المرتبطة به أيضًا، فقد كان يتعين على التجار الأوربيين في ظل هذه الظروف القدوم إلى مصر، وشراء بضائع الشرق القادمة إليها من طريق البحر الأحمر؛ وهو ما أثر سلبًا في التجارة في كلا البحرين، كما سيتضح لاحقًا في الفصل الثالث من هذا الكتاب.

وتجدر الإشارة إلى أن سلاطين بني أيوب بعد وفاة صلاح الدين الأيوبي عملوا على مهادنة الصليبيين؛ بسبب المشكلات الداخلية التي مرت

= الصليبيين، ص ٣٤.

(١) الدواداري، كنز الدرر، ٧/ ٣٧٥-٣٧٦.

(٢) عاشور، الأيوبيون والمماليك، ص ١٣٦، وغنيم، الدولة الأيوبية، ص ١٢٣-١٢٤-١٢٥،

ونصرالله، رحيل الصليبيين، ص ٣٥-٣٦.

بها دولتهم، فقد حرصوا على الاحتفاظ بالكرك والشوبك اللتين كانتا لهما ارتباط مباشر بأمن بلاد الحجاز بصفة عامة والبحر الأحمر بصفة خاصة. ولم يعرض العادل أو أبنائه من بعده التنازل عنهما طوال مفاوضات الصلح التي تمت سواء قبل الحملة الصليبية الخامسة أم في أثنائها، وكذلك في مفاوضات الكامل محمد والإمبراطور فردريك الثاني، وكذلك في المفاوضات قبل الحملة الصليبية السابعة أو حملة لويس التاسع على مصر. وكان لهذه السياسة أثرها في سلاطين المماليك فيما بعد حين استمروا في السياسة نفسها في المحافظة على الكرك بصفة خاصة؛ فهي «بلاد الحجاز طريق البلاد اليمنية، وظهر البلاد الكركية والشوبكية»^(١).

فيتضح من ذلك أن الحركة الصليبية كانت تهدف إلى جانب الاستيلاء على الأراضي المقدسة المسيحية في الشام، ثم تحولت إلى الاستيلاء على مصر في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي، والتغلغل في البحر الأحمر، وكانت أغراضها الاقتصادية في ذلك واضحة جلية، فطريق البحر الأحمر ومصر أيسر الطرق وأرخصها لاستجلاب التوابل، وبيع الشرق في الأسواق الأوروبية، فإذا ما تمكن التاجر الأوربي من التحكم في ذلك الطريق تحكم في أهم نشاط اقتصادي، كما يتيسر للصليبيين هدفهم في الاستقرار بالأراضي المقدسة، ويحقق أهدافهم في التحكم بالبحر الأحمر بعد أن سيطروا على البحر المتوسط، فضلاً عن تمكنهم بذلك من ضرب المقدسات الإسلامية في الحجاز بسهولة. ولقد تنبه الأيوبيون لهذه الأخطار الاقتصادية والدينية ولنتائجها الوخيمة، ويدل على ذلك مواقفهم الحاسمة من أطماع الغرب في مصر، حيث قضوا على آمال الصليبيين في الاستقرار بمصر أو

(١) ابن عبدالظاهر، الروض الزاهر في سيرة الملك الظاهر، تحقيق ونشر عبدالعزيز الخويطر، الرياض، ١٩٧٦م، ص ٢٢٠.

التغلغل إلى البحر الأحمر، كما طهروا البحر الأحمر نفسه من سفنهم.

ومن الأخطار التي هددت أمن البحر الأحمر، وارتبطت بخطر الصليبيين بشكل أو بآخر خطر البدو أو العربان الذين انتشروا على طول ساحليه الشرقي والغربي، وعلى طرق التجارة الموصلة إليه، فقد عرف عن قبيلة ثعلبة^(١) أنها كانت تتعاون مع الصليبيين^(٢)، وكذلك اتهم ابن جبير^(٣) عرب الكرك بنقل أخشاب السفن إلى البحر الأحمر في حملة أرناط؛ وذلك مقابل أجر اتفقوا عليه، وكذلك مساعدة بعض العربان في الحجاز عند رابع والحوراء^(٤). كما أشار سبط ابن الجوزي^(٥) إلى خطر هؤلاء العربان، ونقلهم الأخبار إلى الفرنج ودلهم الصليبيين على طرق الصحراء، ولم يقتصر خطرهم على تعاملهم مع الصليبيين، بل كان الصدام بين هذه القبائل ينعكس على أمن الطرق^(٦)، وقد حرص الأيوبيون على السيطرة على هذه القبائل؛ وذلك لضمان أمن البحر الأحمر، وخصوصاً في الطرق المارة عبر سيناء، فحرصوا على تأمين هذه الطرق وحفظها بعدة إجراءات، أهمها تعيين الخفراء لحفظ القوافل، وحراسة الطرق^(٧).

كما حرص الأيوبيون على الطرق المارة شمال البحر الأحمر في منطقة شرقي الأردن، فلم يترك الملك المعظم عيسى الأيوبي أي جزء من منطقة

(١) قبيلة ثعلبة على الأرجح هم ثعلبة بن بهثة، وهم بطن من قبيلة سليم. البلادي، معجم قبائل الحجاز، ص ٦٥.

(٢) المقرئزي، تقى الدين محمد بن أحمد بن علي (ت: ٨٤٥هـ / ١٤٤١م)، البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، تحقيق: عبدالمجيد عابدين، مصر، مطبعة مخيمر، ١٩٦١م، ص ١١٧، وحسين، مصر وأمن البحر الأحمر، ص ٢٠٦.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٦.

(٤) حسين، مصر وأمن البحر الأحمر، ص ٢٠٦.

(٥) ابن الجوزي، شمس الدين أبو المظفر يوسف (ت: ٦٥٤هـ / ١٢٥٧م) مرآة الزمان، ص ٢١٣.

(٦) حسين، مصر وأمن البحر الأحمر، ص ٢٠٧.

(٧) ابن العميد، أخبار الأيوبيين، ص ٨٩، وابن واصل، مفرج الكروب، ص ١٥٧.

شرقي الأردن إلا ووجه إليه عنايته، وحرص على سلامة الطرق وأمنها بين الشام ومصر، وضرب على أيدي اللصوص وقطاع الطريق، فقد حدث أن مرت من البلقان قافلة بها عدد من جواري الملك المعظم، وعند مرورها بالقرب من الصلت تعرض لها جماعة من سكان قرية مجاورة تسمى كفر يهودا، فهاجموا القافلة، وسبوا الجواري، ولما وصل النبا إلى الملك المعظم غضب غضباً شديداً، وأعد حملة قادها بنفسه، وهاجم القرية^(١).

وتأميناً لسلامة المسالك المؤدية إلى الشام ومصر والحجاز رأى الملك المعظم ضرورة بناء قلعة في هذا المكان تشرف على الطريق في هذه المنطقة بالذات لمنع تحركات العصاة، ووضع حد لمتتهكي الأمن من بني رحمان، وغيرهم، فاختر رأس جبل يعرف برأس الأمير؛ لكي يبني عليها قلعة الصلت، وأصبحت هذه القلعة تتحكم بالمنطقة الممتدة من الصلت إلى غور الأردن. ومن أمثلة حرصهم على نشر الأمن في البلاد ما فعله كذلك مع قاطع طريق اسمه قنديل، كان قد استأثر بالأغوار، وشكل عصابة من مئة شخص، وأخذ يضايق الناس والقوافل في تلك المنطقة، فقام المعظم عيسى بالقبض عليه ووجه شجاعته وقوته لمصلحة الدولة، فتاب، وأصبح يحمي هذه المنطقة بدل من أن يقطع الطريق فيها^(٢).

علاقات الأيوبيين بالقوى غير الإسلامية المطلة على البحر الأحمر:

كان صلاح الدين حريصاً على ضم اليمن، وكذلك بلاد النوبة - كما رأينا سابقاً - وتأمين البحر الأحمر من الناحيتين الحربية والتجارية، فقد كانت هذه المناطق في نظره مفتاح البحر الأحمر الجنوبي، الذي تطل عليه مملكة النوبة والحبشة المسيحية، وكان صلاح الدين متوجساً من وصول الفكر الصليبي

(١) غوانمة، إمارة الكرك، ص ١٨٢.

(٢) سبط ابن الجوزي، مرآة الزمان، ٨/ ٤٣٠، وغوانمة، إمارة الكرك، ص ١٨٢-١٨٣.

في هذا البحر وأطماعه إلى الأحباش المسيحيين، فيصير محاطاً من جهتين شمالاً الصليبيون، وجنوباً الأحباش^(١). وقد كان حرصه هذا نابغاً من علمه بالمحاولات الصليبية المستمرة في البحث عن حليف لها في هذه الجهات لاختراق البحر الأحمر وتجارته، التي هي عصب الحياة الاقتصادية في مصر، والتي كانت الدولة الأيوبية تعتمد عليها في جهادها ضد الصليبيين.

اهتم الصليبيون بالنوبة، ووضعها الباباوات ضمن دائرة اهتمامهم لتوحيد الكنائس تحت سيطرة روما، لذلك حرص الأيوبيون عليها، فقد رأينا كيف أرسل صلاح الدين حملتين سنة (٥٦٩هـ/ ١١٧٣م) بقيادة توران شاه وسنة (٥٧٠هـ/ ١١٧٤م) بقيادة العادل سيف الدين للسيطرة على هذه البلاد^(٢) وتأمين البحر الأحمر وتجارته منهم.

إلا أن الأطماع الصليبية عادت مرة أخرى إلى النوبة، فدخلت من جديد بثورة الاهتمام البابوي في أواخر العهد الأيوبي فقد وردت النوبة ضمن المراسيم البابوية في سنتي (٦٤٣ و٦٥١هـ/ ١٢٤٥ و١٢٥٣م)، ووجهت إليها الدعوات للانضمام إلى الكنيسة الغربية^(٣). ولكن مع ذلك لم يخرج من النوبة خطر حقيقي يعرض أمن البحر الأحمر وتجارته للخطر، فقد نجح الأيوبيون فعلياً في حماية هذا البحر من جهة الجنوب.

أما الحبشة فقد كان لها دورٌ في تهديد أمن البحر الأحمر خلال عصر الحروب الصليبية عموماً، فقد هدد ملك الحبشة بهدم الكعبة المشرفة إذا تعرضت الكنائس للخطر في عهد الوزير الفاطمي بدر الجمالي، كما أشار مؤرخو الحملة الصليبية الأولى إليها ضمن مؤلفاتهم، وفي نهاية العهد الفاطمي

(١) التكريتي، قيام الحكم الأيوبي، ص ٢٩٦.

(٢) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/ ٢٠٨، ص ٢٣٥، والمقريري، السلوك، ١/ ق ١/ ٥٠.

(٣) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢١٥-٢١٦.

عادت الحبشة للدخول في خطط الصليبيين واهتماماتهم نتيجة لظهور أسطورة الكاهن يوحنا مع بداية السبعينيات في القرن الثاني عشر الميلادي^(١).

وقد حاول صلاح الدين إزاء ذلك أن يكون أكثر تسامحاً مع نصارى الحبشة في محاولة لكسب ودهم، وإرضائهم حتى لا ينكبوا في أحضان الصليبيين ويلجؤوا إليهم، فسمح لهم بالمرور عبر الطريق البري الموصل إلى القدس، وأعفاهم من الضرائب التي تدفع بها^(٢). وربما كان هؤلاء ممن سمح لهم بالإقامة بالقدس عقب استردادها في سنة (٥٨٣هـ/ ١١٨٧م)، فقد أشار ابن الأثير^(٣) إلى سماح صلاح الدين ببقاء النصارى الشرقيين، ويذكر أن صلاح الدين كان متخوفاً من الحبشة، ويقال: إنه طلب من الوزراء العظام قيادة حملة عسكرية ضد الحبشة عقب استرداده القدس^(٤).

وفي أثناء الحملة الصليبية الخامسة (٦١٥-٦١٨هـ/ ١٢١٨-١٢٢١م) عادت الأسطورة للظهور مرة أخرى، واقرنت بأسطورة أخرى ادّعت أنه عندما تسقط مدينتان ساحلتان مصريتان هما الإسكندرية ودمياط، فإنه سيلتقي ملكان: أحدهما من الشرق، والآخر من الغرب في القدس، وقد ازداد يقين الصليبيين بهذه الأسطورة مع اجتياح جنكيز خان آسيا في طريقه إلى الغرب، ووعود فردريك الثاني بالحضور إلى دمياط^(٥). وقد ورد أن الصليبيين

(١) حسين، «أمن البحر الأحمر»، ص ٢١٧.

(٢) عاشور، سعيد عبدالفتاح، «أضواء على العلاقات بين مصر والحبشة»، المجلة التاريخية المصرية، القاهرة، المجلد ١٤، العدد ١، ١٩٦٨م، ص ٣٠٠، وحسين، «مصر أمن البحر الأحمر»، ص ٢١٧.

(٣) الكامل، ١٨٦/٩.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ١٨٦/٩، والمقريزي، السلوك، ١/ق ٤٨، والتكريتي، قيام الحكم الأيوبي، ص ٢٩٦.

(5) Jean-Richard, The Latin Kingdom Of Jerusalem, 2 vols, Amsterdam, 1979, p.223

سنة (٦١٤هـ/ ١٢١٧م) قاموا بالاتصال بالحبشة المسيحية، وحاولوا التنسيق معها لغزو الحجاز، وهدم الكعبة المشرفة^(١)، وعقب إخفاق الحملة الخامسة أرسل جاك دي فيتري مبعوثاً إلى الحبشة للبحث عن الملك المشار إليه في الأسطورة، وذلك لكي يعقد تحالف صليبي حبشي من الشمال والجنوب ضد الدولة الأيوبية^(٢).

ومع عدم تحقيق هذه المحاولة أي نتائج، فإن الحبشة ظلت تتردد في المراسيم البابوية بعد ذلك، وظلت محاولات الصليبيين هذه قائمة في العصر المملوكي^(٣).

ولعل سبب عدم قيام هذا التحالف بين الحبشة والصليبيين يعود إلى العلاقات الحسنة التي كانت قائمة بين المسلمين والحبشة طوال حكم الأسرة المعروفة بزاقوي^(٤) في الحبشة من منتصف القرن العاشر الميلادي إلى سنة (٦٦٨هـ/ ١٢٧٠م)^(٥). فقد اشتهر عن هذه الأسرة التزامها العلاقات الحسنة مع المسلمين، وحسن الجوار، ولعلها آثرت الإبقاء على هذه العلاقات، ولم تنجرف مع الصليبيين في خططهم ضد المسلمين.

(١) عاشور، الحركة الصليبية، ٩٦٥/٢، وحسين، الحجاز واليمن، ص ٨٠.

(٢) عاشور، «أضواء على العلاقات بين مصر والحبشة»، ص ٣٠٠.

(٣) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢١٨.

(٤) بزاقوي أسرة حاكمة في الحبشة.

(٥) جرادات، الأهمية الإستراتيجية، ص ٧٨.

وسائل حماية البحر الأحمر وتأمينه

لتحقيق سياسة الأيوبيين في حفظ الأمن في البحر الأحمر، وإحكام سيطرتهم عليه، اتخذوا عدة وسائل، أهمها: تحصين الثغور، وبناء القلاع والحصون في المناطق الإستراتيجية على البحر الأحمر، وكذلك الاهتمام بالأسطول الحربي وتقويته، بحيث أصبح له دور كبير في تأمين البحر الأحمر، وسنعرض جهود الأيوبيين في هذا الصدد كالآتي:

الثغور والحصون والقلاع:

كان الاهتمام بتحصين البحر الأحمر وثغوره ضرورة حربية ملحة اقتضتها ظروف مواقعها، وقد بذلت الدولة الأيوبية في سبيل ذلك كثيرًا من الجهد والمال، فقد أدرك صلاح الدين خطورة مواقع هذه الثغور، وسهولة استيلاء العدو الصليبي عليها، والدخول إلى بلاده من طريقها، فقد كانت المواجهة العسكرية مع الصليبيين تحتم عليه النظر في تحصين البلاد، ودعم النظام الدفاعي في مدنها وموانئها أمام أي غزو صليبي محتمل، ولعل ما كان يعرفه عن النظم الدفاعية القوية للمسلمين في بلاد الشام، مثل: قلاع حلب^(١)، والكهف^(٢)، ومصيف^(٣)،

(١) حلب مدينة واسعة عظيمة كثيرة الخيرات طيبة الهواء. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢٨٢/٢.

(٢) قلعة الكهف: الكهف هو موضع في جبل دخله أصحاب الكهف المذكورون في القرآن. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/٤٩٦، والحميري، الروض المعطار، ص ٥٠١.

(٣) مصيف: حصن حصين مشهور للإسماعيلية بالساحل الشامي قرب طرابلس، وبعضهم يقول =

والرصافة^(١)، وغيرها، إضافة إلى ما كان للصليبيين في مملكة بيت المقدس وسواحل الشام من معاقل وحصون منيعة في الكرك، والمرقب^(٢)، وبانياس^(٣)، وغيرها^(٤) هو ما دفعه إلى التفكير جدياً في تحصين جميع المناطق الحيوية في البلاد الواقعة على البحر الأحمر.

وقد حرص صلاح الدين على تحصين عاصمته في مصر أيضاً، وهذا يعدّ بعداً إستراتيجياً مهماً في حماية البحر الأحمر لكون مصر من أهم المناطق الواقعة على هذا البحر، والمتحكمة في تجارته بوصفها همزة الوصل بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط معبر التجارة الشرقية إلى أوروبا كما أنها كانت مطمناً للصليبيين؛ فاهتم ببناء سور كبير للقاهرة يجمع فيه سُورِيْ مصر القديم والجديد، ويتدّى من النهر، ويعود إليه، وأوكل العمل فيه إلى بهاء الدين قراقوش الأسدي سنة (٥٧٢هـ / ١١٧٧م)، فاستعمل الحجارة في بنائه، وجعل طوله ثلاثة وثلاثين ألف ذراع، كما جعل له أحد عشر باباً غير الأبواب الصغار وقد مات صلاح الدين قبل إتمام العمل به^(٥).

= مصياف، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١٤٤ / ٥.

(١) الرصافة ضم شيء إلى شيء كما يرصف البناء، وهناك عدة رصافات، فمنها رصافة الحجاز، ورصافة الشام، ورصافة البصرة، ورصافة بغداد، ورصافة قرطبة، وغيرها. ومن الأرجح أن يقصد بها رصافة الشام التي أحدثها عبدالملك بن مروان؛ لقربها الجغرافي من حلب ومصياف والله أعلم، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤٧ / ٢.

(٢) المرقب: بلد وقلعة حصينة تشرف على ساحل بحر الشام، وعلى مدينة بانياس. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١٠٨ / ٥.

(٣) بانياس اسم لمدينة تقع إلى الجنوب الغربي من دمشق، وهي مدينة حصينة تمكن الصليبيون من الاستيلاء عليها سنة (٥٠٣هـ / ١١٠٩م). المقدسي، محمد بن أحمد بن أبي بكر، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، مطبعة بريل، ١٨٧٧م، ص ١٦٠.

(٤) سالم، السيد عبدالعزيز «سياسة صلاح الدين الدفاعية»، المغرب، مجلة التاريخ العربي، العدد ٢، ١٩٩٧م، ص ٢٦.

(٥) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٠، والمقريزي، الخطط، ٩٦-٩٧، والعبيدي، جهود صلاح الدين، ص ٢٥٢.

كذلك قام صلاح الدين ببناء قلعة أراد أن تكون مقرًا لحكمه، وحصنًا منيعًا للقاهرة، وقد اختار جبل المقطم الذي يشرف على القاهرة ليكون مقرًا لها، وأوكل بناءها إلى بهاء الدين قراقوش أيضًا، فأحاطها بالأبراج، كما بنى فيها مسجدًا، وحفر بها بئرًا، وكانت القلعة محكمة البناء منيعة^(١)، وقد توفي صلاح الدين قبل إتمام العمل بها أيضًا^(٢). فأكمل خلفاؤه بناءها، وقد أمر الملك العادل بحفر خندق حولها لحمايتها^(٣).

كما اهتم الأيوبيون بتحسين موانئ البحر الأبيض المتوسط في الإسكندرية وتجديد تحصيناتها وبتحصين دمياط على وجه الخصوص؛ وذلك لخطورتها لكونهما مدخلين لمصر^(٤) ومعبرين للحملات الصليبية الموجهة ضدها، وقد لمس صلاح الدين بنفسه هذا الخطر عندما هاجم الصليبيون بالاشتراك مع البيزنطيين ثغر دمياط سنة (٥٦٥هـ / ١١٧٠م) عندما كان وزيرًا للعاقد، وكذلك عندما هاجم النورمان بصقلية ثغر الإسكندرية سنة (٥٦٩هـ / ١١٧٤م) في أعقاب سقوط الدولة الفاطمية؛ ولهذا السبب كان صلاح الدين يتفقد هذين الثغرين باستمرار؛ لمتابعة أعمال التحصين فيهما، حيث زار دمياط سنة (٥٧٢هـ / ١١٧٧م)، وتفقد تحصيناتها، وأمر ببناء برجين فيها، وإحاطتها بسور وخندق^(٥)، ثم رحل منها إلى الإسكندرية حيث أشرف على ترميم أسوارها^(٦)، كما عاود زيارتهما سنة (٥٧٧هـ / ١١٨٢م) ليستوثق

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٠، وأبوشامة، كتاب الروضتين، ١/ق ٢/٦٨٧-٦٨٨.

(٢) المقرئ، الخطط، ٢/٢٠٣، والسلوك، ١/ق ١/٦٣، ويحيى بن الحسين، غاية الأمان، ص ٣٢٦.

(٣) المقرئ، السلوك، ١/ق ١/٥٠، وابن العماد، شذرات الذهب، ٣/٢٤١.

(٤) قاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٤٢.

(٥) المقرئ، السلوك، ١/ق ١/١١١.

(٦) أبوشامة، كتاب الروضتين، ٢/٦٨٩، وابن واصل، مفرج الكروب، ٢/١١٢.

من تحصيناتها قبل خروجه لمحاربة الصليبيين في الشام^(١).

كما حرص الأيوبيون على إقامة عدد من الحصون والقلاع على طول الطريق المسلوكة شمالاً إلى الديار المقدسة لحفظ الأمن في تلك الطرق، وحراسة قوافل الحج والتجارة فيها^(٢).

كما اهتم الأيوبيون بتحصين الثغور الجنوبية المتحكمة في مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وأهمها ميناء عدن، حيث بنوا حول عدن كلها سواء على مرتفعات الجبال أم على البحر أسواراً منيعة لا تسمح بالدخول إلى الميناء من أي جهة، وهذا يدل على زيادة الحرص في حماية المدينة من الهجمات العسكرية، وقد قام والي عدن الأيوبي عمر بن عثمان الزنجيلي ببناء هذا السور من ناحية الجبل، ووضع عليه باباً من حلقات، أما السور الذي كان من جانب البحر فقد جعل فيه ستة أبواب لدخول السفن^(٣).

ومن مآثر الأيوبيين المشهورة في عدن قلعة صيرة، وقد تميزت هذه القلعة بأهميتها الإستراتيجية حيث اتخذت مكاناً مهماً لمراقبة السفن القادمة إلى ميناء عدن، سواء كانت تجارية أم حربية^(٤).

أما أهم القلاع والحصون التي بناها الأيوبيون لحماية البحر الأحمر نفسه فكانت كالتالي:

قلعة رأس الجنيدي، وكانت تعرف باسم «قلعة صدر»^(٥)، وكذلك «قلعة سيناء»، وهي تبعد نحو خمسة كيلو مترات إلى الشمال الشرقي في عين

(١) المقريزي، السلوك، ١/ ق/ ٧٢.

(٢) غوانمة، إمارة الكرك، ص ١٨٤.

(٣) أبو مخرمة، ثغر عدن، ١/ ١٤، و٤٧، وابن المجاور، صفة بلاد اليمن، ص ١٢٨.

(٤) إبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٣٥.

(٥) المقريزي، السلوك، ١/ ق/ ٨٣.

صدر^(١)، وهو موقع مهم كان يتحكم في طريق الحج القديم. وقد بُنيت هذه القلعة في سنة (٥٨٣هـ / ١١٨٧م)؛ وذلك بناء على نقش مكتوب أورد نصه نعوم شقير في كتابه «تاريخ سيناء والعرب»، وقد جاء في هذا النقش ما نصه «بسم الله الرحمن الرحيم، صلى الله على سيدنا محمد، خلد الله ملك مولانا الناصر صلاح الدنيا والدين ملك الإسلام والمسلمين»^(٢).

قلعة جزيرة فرعون وهي تقع في خليج العقبة على مسافة تبلغ نحو ١٣ كيلو مترًا جنوب أيلة^(٣). وكان الغرض من بنائها منع الخطر الصليبي من الامتداد إلى البحر الأحمر وخصوصًا بعد أن قام أرناط؛ صاحب الكرك بحملته الشهيرة التي استهدفت البحر الأحمر^(٤).

قلعة أيلة: وقد كانت موجودة في أيلة قبل استعادة صلاح الدين لها. فأعاد بناءها، وقام بتزويدها بكل ما يستلزم تحصينها، وأقام فيها الجنود البحريون^(٥).

برج السويس: وقد بناه صلاح الدين، واكتمل بناؤه سنة (٥٧٧هـ / ١١٧٧م) وكان يسع عشرين فارسًا^(٦).

كما اهتم الأيوبيون، إلى جانب اهتمامهم ببناء القلاع والحصون، بتقوية الدفاع الساحلي من حيث الحراسة الساحلية، وأجهزة الدفاع فيها،

-
- (١) سالم، «سياسة صلاح الدين»، ص ٢٧.
 - (٢) شقير، نعوم، تاريخ سيناء والعرب، القاهرة، ١٩١٦م، ص ٥٣٣، وسعداوي، حسان، التاريخ الحربي المصري في عهد صلاح الدين، د.ن، ١٩٥٧م، ص ٣٤.
 - (٣) سالم، «سياسة صلاح الدين»، ص ٢٧.
 - (٤) عاشور، سعيد عبدالفتاح، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٧٢م، ص ١٤٦.
 - (٥) جرادات، الأهمية الإستراتيجية، ص ٧٦.
 - (٦) المقريزي، السلوك، ١ / ق / ٧٢.

كالرباطات^(١) والمحارس والمناور^(٢) والمناظر^(٣) الممتدة على طول سواحل دولته. وحُشد فيها الجند البطالون^(٤)، والأيزاك^(٥)، والأبدال^(٦)، والمنورين للمرابطة فيها وحراستها^(٧).

وقد أصدر صلاح الدين مرسوماً بهذا المعنى، وكان مما جاء فيه «أن مرسومنا الشريف اقتضى الاجتهاد في حفظ السواحل والموانئ، والاهتمام بأمرها، وإقامة الأيزاك في أوقاتها على العادة، وإلزام أربابها مواظبتها، وكذلك المنورون بالديدبانات^(٨)، والمناظر والمناور في الأماكن المعروفة، وتعهد أحوالها^(٩)».

اهتم الأيوبيون، إلى جانب القلاع في الثغور البحرية، بالربط، وقد حُصصت لسكن المتطوعين للدفاع عن الثغور، وكان أغلب سكانها من

-
- (١) الرباطات: جمع رباط، وهو ما يجمع ويوحد ملجأ الفقراء من الصوفية، والرباطات في الأماكن المبنية للفقراء. للمزيد راجع محمد، المعجم، ٣/٣٢٦.
- (٢) المناور: موضع النور، والمناورة هي الشمعة ذات السراج. للمزيد راجع ابن منظور، لسان العرب، ١٤/٣٨٠.
- (٣) المناظر: إشراف الأرض؛ لأنه ينظر منها. للمزيد راجع ابن منظور، لسان العرب، ١٤/٢٩٢.
- (٤) البطالون: هم الأمراء والأجناد العاطلون في أعمال الدولة ووظائفها لأسباب مختلفة، المقريزي، السلوك، ١/٧٣.
- (٥) الأيزاك: هم الحراس، بركات، الأسطول البحري، ص ١٣٥. هامش ٢٢.
- (٦) الأبدال: جمع بدل والأبدال هم الأولياء والعباد، سموا بذلك؛ لأنهم كلما مات منهم واحد أبدل بآخر. للمزيد راجع ابن منظور، لسان العرب، ٢/٣٩، ومحمد، المعجم، ١/٣٦.
- (٧) العبادي، سالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص ٢٧٤.
- (٨) ديدبان: كلمة فارسية الأصل تعني الراتب أو الحارس، وتعني أيضًا مكان المراقبة في موقع مرتفع، بركات، الأسطول البحري، ص ١٣٥، هامش ٢٤.
- (٩) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٧/٢٠٤.

المغاربة ومهاجري الأندلس الذين وهبوا أنفسهم للرباط في سبيل الله^(١). وكانت هذه الربط مزودة بأبراج من الحجارة، خصصت لإشعال النار عند ظهور العدو في البحر، تصل إلى نحو ستة أميال^(٢).

كما حرصت الدولة الأيوبية على أن تضم الثغور بين مرافقها الأساسية على خزانة السلاح (الزردخانة)، وكان يتولى إدارتها (شاد السلاح خانة)، كما خصصوا الموارد المالية للإنفاق على السلاح والقائمين عليه في الأحكار^(٣) خصوصاً فيما يعرف ب(حكر خزائن السلاح)، وجزءاً من الضرائب والأوقاف^(٤).

كما زودت الموانئ بالمآصر البحرية، وهي سلاسل حديدية ضخمة كانت تعترض الميناء فتحده من جهة البحر، وكان يرسخ أحد أطرافها في صخرة مرتفعة مشرفة على جانب الميناء، ويربط طرفها الآخر بقفل محكم الصنع، يوضع داخل البرج، مطل على الميناء من جهته الثانية، ويجلس في البرج شخص يطلق عليه صاحب القفل، عنده الأمر والنهي في خروج السفن من الميناء ودخولها إليه، فيعمل على رفع السلسلة أو خفضها^(٥).

الأسطول الحربي ودوره في تأمين البحر الأحمر:

كان صلاح الدين من القلائل الذين أدركوا قيمة السلاح البحري في جهاد الصليبيين وتأمين سلامة بلاده، من خلال تأمين سلامة ممراتها البحرية

(١) العبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ٢٧٤.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص ١٩٨.

(٣) الأحكار: حكر: خزائن السلاح.

(٤) النحال، حسين، «الدائرة الجمركية محور العلاقات بين الشرق والغرب في عصر السلاطين الأيوبيين»، مجلة بحوث كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد ٥٠، يوليو ٢٠٠٢م، ص ٢٩-٣٠.

(٥) المقرئ، الخطط، ١/ ٢١٥.

سواء في البحر المتوسط أم في البحر الأحمر؛ ولذلك كان للسلاح البحري المتمثل في الأسطول^(١) مكانة مهمة في إستراتيجية صلاح الدين العسكرية، كما سبق أن ذكرنا.

كان الأسطول المصري الفاطمي في حالة سيئة عند قيام الدولة الأيوبية^(٢)؛ وذلك نتيجة للخلل الذي أصاب أجهزة الدولة في أواخر العصر الفاطمي؛ وبسبب الحروب الصليبية التي أفقدت المسلمين كثيراً من الموانئ الكبرى على البحر المتوسط. وقد لمس صلاح الدين بنفسه في بداية وجوده في مصر كيف أدى ضعف الأسطول الإسلامي إلى تمكن عموري الأول؛ ملك مملكة بيت المقدس، من القيام بهجماته على مصر، بل إن هجماته تلك، وتقدمه إلى القاهرة جعلت شاور^(٣) الوزير الفاطمي يأمر بإشعال النيران في الفسطاط^(٤) ليمنع الصليبيين من التقدم، وربما ترك ذلك أثره في السفن التي كانت في النيل، ولم يبق لها سوى الأساطيل الراسية بالثغور البحرية في

(١) الأسطول: لفظ يوناني الأصل يلفظ stoios، ويطلق على مجموعة السفن الحربية، ويقال: هو المركب الذي تهباً للقتال، والأسطولي هو العسكري الذي يعمل في البحر. الحموي، محمد ياسين، تاريخ الأسطول العربي، دمشق، مطبعة الترقى، ١٩٤٥م، ص ٤٧.

(٢) بركات، «الأسطول البحري»، ص ١١٨.

(٣) شاور: هو أبو شجاع شاور بن مجير بن نزار السعدي، تولى ولاية الصعيد الأعلى في مصر من قبل الصالح بن رزيق وزير الخليفة الفاطمي العاضد، ثم ندم على توليته لاشتداد أمره، واستبداده، وقدم من الصعيد إلى القاهرة بعد مقتل الصالح بن رزيق، وتولى ابنه العادل بن رزيق الوزارة، وقام بقتل العادل بن رزيق، وأخذ موضعه في الوزارة، واستمر فيها حتى نازعه ضرغام بن سوار عليها ثم قتل سنة ٥٦٤هـ/ ١١٦٨م. ابن خلكان، وفيات الأعيان، تحقيق: إحسان عباس، ٤٣٩/٢.

(٤) الفسطاط: هي مدينة بمصر بناها عمرو بن العاص في عهد الخليفة عمر بن الخطاب، والفسطاط: ضرب من الأبنية، وكل مدينة فسطاط، ياقوت الحموي، معجم البلدان،

الإسكندرية ودمياط، وتينيس^(١) على البحر المتوسط، وفي عيذاب على البحر الأحمر^(٢)، واعتمد صلاح الدين على سفن الأسطول في الإسكندرية التي فُككت وأرسلت إلى السويس لرد خطر حملة أرناط؛ وهذا يدل على وجود سفن كافية في البحر الأحمر آنذاك.

وكذلك واجه صلاح الدين اعتماد الصليبيين على القوى المسيحية البحرية في حوض البحر المتوسط، مثل: الدولة البيزنطية والنورمان في صقلية في بداية حكمه^(٣)، وكذلك وجود قاعدة لهم في أيلة على رأس البحر الأحمر تهدد المقدسات الإسلامية، وقد أغارت أساطيلهم من طريقها على البحر الأحمر؛ لذلك اهتم صلاح الدين منذ بداية حكمه بإحياء الأسطول لكونه سلاحًا مضادًا للعدوان الصليبي، فأمر ببنائه سنة (٥٧٢هـ / ١١٧٦م)^(٤)، وقام في سبيل ذلك بعدة إجراءات وإصلاحات كان أهمها أن قام بإنشاء ديوان خاص بالأسطول سماه «ديوان الأسطول»^(٥) بعد أن كان اسمه أيام الفاطميين «ديوان الجهاد»، أو «ديوان العمائر»^(٦)، فغير اسمه وعززه تعبيرًا عن أهمية الأسطول في خطته وتفكيره، وعين عليه في سنة (٥٧٢هـ / ١١٧٦م) أحد

-
- (١) تينيس: آخر إفريقية مما يلي المغرب، وهي مدينة مسورة حصينة، داخلها قلعة صغيرة، وهي على نهر يأتيها من جبال على مسيرة يوم من جهة القبلة، ويستدير بها من جهة الشرق، ويصب في البحر، وتسمى تينيس الحديثة، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤٨/٢.
- (٢) المقرئزي، الخطط، ٣/١١٠، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ١٢٧.
- (٣) عاشور، مصر والشام، ص ١٤٢.
- (٤) أبوشامة، كتاب الروضتين، ١/٢ ق/٦٨٩، والمقرئزي، السلوك، ١/١ ق/٦٣، وزيدان، جرجي، التمدن الإسلامي، مطبعة هلال، ١٩٠٢م، ١/١٦٠، وبركات، «الأسطول البحري»، ص ١٣٥، وقاسم، علي، الأيوبيون والمماليك، ص ٤٢.
- (٥) أبوشامة، كتاب الروضتين، ١/٢ ق/٦٩٠.
- (٦) العمائر: السفن، بركات، «الأسطول البحري»، ص ١٣٥، هامش ١٧.

المقربين إليه لم تذكر المصادر اسمه، وأطلق عليه «صاحب الأسطول»^(١)، ثم عين أخاه العادل رئيسًا عامًا لديوان الأسطول سنة (٥٨٧هـ / ١١٩١م)، فعين العادل بدوره صفى الدين بن شاكر نائبًا عنه فيه^(٢).

وقد عهد صلاح الدين إلى هذا الديوان مهمة الإشراف والإنفاق على الأسطول من سفن حربية وجند وبحارة وأسلحة ومؤنة، إضافة إلى الإشراف على دور صناعة السفن التي تقوم بأعمال الصيانة اللازمة للأسطول وإمدادها بكل ما تحتاج إليه من أخشاب وآلات^(٣).

وقد خصص صلاح الدين لديوان الأسطول أموالاً ضخمة هي حاصلات إقليم الفيوم^(٤).

والحبس الجيوشي^(٥)، وحراج السنط^(٦)، وكذلك الزكاة التي كانت تأتي إلى مصر، وإيجار المراكب الديوانية^(٧)، وحصيلة قريتي إشنين وطنبذ من بهنسا^(٨)

- (١) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١/٢/٦٩٠، والمقريزي، السلوك، ١/١/٦٣.
- (٢) المقريزي، السلوك، ١/١/١٠٧، وبركات، «الأسطول البحري»، ص ١١٩.
- (٣) عاشور، مصر والشام، ص ١٤٢، وبركات، «الأسطول البحري»، ص ١١٩.
- (٤) الفيوم تقع في مصر، وهي ولاية غربية بينها وبين الفسطاط أربعة أيام. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/٢٨٦، والمقريزي، الخطط، ص ٢٤١.
- (٥) الحبس الجيوشي أوقفه الوزير بدر الجمالي ليكون موردًا ثابتًا لأبنائه وأحفاده من بعده، والأحباس: هي الأموال الموقوفة على جهة بر لا تنقطع، ويصح أن تكون منفعتها لأشخاص بشروط معينة، راجع سمير عبدالله سليمان، الدواوين في مصر خلال العصر الفاطمي، تاريخ المصريين، (٢٥٧)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠٦م، ص ٧٦، و ص ٨٧، و ص ١٠٨.
- (٦) الحراج: أشجار سنط لا يقطع منها إلا ما تدعو الحاجة إليه، وكان منها ما تبلغ قيمة الواحد منه مئة دينار. العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٦.
- (٧) المراكب الديوانية، هي المراكب الداخلة في باب المعاملات الديوانية، والمعروفة بالمراكب الملاحية، وهي التي تقوم بحمل الغلال في النيل من أعلى الصعيد إلى الوجه البحري. العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٦ هامش*.
- (٨) من قرى محافظة المنيا الحالية.

وغيرها من الإقطاعات^(١).

وقد اعتمد صلاح الدين في بناء الأسطول على الخشب المحلي في مصر، وكذلك عقد معاهدات تجارية لهذا الغرض مع الجمهوريات الإيطالية، حصل بمقتضاها على حاجته من الحديد والخشب والشمع^(٢).

وكان يوجد بالإسكندرية ديوان اسمه المتجر السلطاني^(٣) لشراء مختلف البضائع المستوردة من الخارج، واللازمة للجيش والأسطول، كالأخشاب والحديد، والأقمشة الصوفية، وكان المتجر السلطاني يشتري هذه المواد بأموال الخمس المفروضة على التجار^(٤).

كما حرص صلاح الدين على رفع أجور رجال الأسطول لتحسين حالهم؛ فقرر أن يكون راتب البحارة $\frac{3}{4}$ الدينار بعد أن كان $\frac{5}{8}$ الدينار؛ أي: بزيادة عشرين في المئة تقريباً^(٥). ومن الطبيعي أن يكون الغرض من هذه الزيادة تشجيع الناس على الخدمة بالأسطول، فتحقق ذلك؛ حيث تشجع كثير من الملاحين والبحارة على العمل في الأساطيل الأيوبية، وبخاصة البحارة المغاربة الذين شجعهم صلاح الدين كثيراً؛ وذلك لاختصاصهم ومهارتهم في الحروب البحرية، وقد أشار عدد من المؤرخين إلى وجودهم في أسطول

(١) المقرئزي، السلوك، ١/ق/٧٣.

(٢) العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٢، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ٢٧٣.

(٣) المتجر السلطاني مؤسسة حكومية تتبع للديوان، وتختص بشراء البضائع التي تدعو إليها الحاجة لمصلحة الدولة، كالأخشاب والحديد لصناعة السفن، والآلات الحربية، وكذلك الشب لشدة الطلب عليه في الأسواق الأوروبية لدباغة الجلود، وصناعة الأدوية، وكان يبتاع للسلطان في السنة غلة بمبلغ معين تجعل متجراً له. ابن مماتي، أبو المكارم أسعد بن الخطير (ت: ٦٠٦هـ/ ١٢٠٩م)، قوانين الدواوين، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩١م، ص ٣٢٧.

(٤) العبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ٢٧٣.

(٥) المقرئزي، السلوك، ١/ق/٤٥.

صلاح الدين سواء في البحر المتوسط أم في البحر الأحمر^(١).

كما اهتم صلاح الدين بأحواض أساطيله، فكانت تعد في أحواض داخل مصر في القاهرة في حوض يسمى المقس، ثم تنقل مفككة إلى موانئ البحر الأحمر، وكان هذا المكان يسمى باب البحر، وقد اهتم صلاح الدين بأن يكون هذا المكان مصنعاً لسفنه لبعده ومأمنه^(٢).

وقد تألف أسطول الأيوبيين من أنواع مختلفة من السفن، تفاوتت في أشكالها وأحجامها، واختلفت في فوائدها وأغراضها، أما أهم هذه السفن فهي:

- الشواني: مفردها شونة، وتسمى الغراب، وهي أهم قطع الأسطول، وفيها يجدف بمئة وأربعين مجدافاً، وتحمل فيها المقاتلة، وهي مزودة بأبراج وقلاع للدفاع والهجوم، وتحتوي على مخازن للقمح، وصهاريج لتخزين الماء العذب^(٣).
- الحراريق: جمع حراقة، وهي أقل حجماً من الشيني، ويجدف فيها بمئة مجداف، وهي من السفن الحربية التي اختصت بقذف العدو بأنابيب النفط، وتتميز بوجود المنجنيق عليها^(٤).

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٥٩، والمقريري، السلوك، ١/ ق ١/ ٥٩.

(٢) الأهل، عبدالعزيز سيد، أيام صلاح الدين، القاهرة، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية، ١٣٨٤هـ/ ١٩٦٤م، ص ٩٧.

(٣) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٤٨ هامش (٢)، وزيدان، تاريخ التمدن، ١/ ١٦١، والعريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٣، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ١٣٢-١٣٣، وعبدالفتاح، صفاء حافظ، الموانئ والثغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، القاهرة، دار الفكر العربي، ١٩٨٦م، ص ٢٢٨.

(٤) ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٣٤٠، وزيدان، تاريخ التمدن، ١/ ١٦١، والعريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٣٧، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ١٣٤، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور المصرية، ص ٢٢٨.

- الشلنديات: جمع شلندي، وهو مركب مسقوف يقاتل الجنود على ظهره، ومن تحتهم يجدف الجدافون في أسفله^(١).
- البطس: جمع بطسة، وهي من السفن العظيمة التي تشتمل على عدة طبقات، وعلى قلع كثيرة تقدر بأكثر من أربعين قلعة تستعمل في حمل الأزواد والذخيرة والرجال، وقد اشتهر هذا النوع على وجه الخصوص أيام الحروب الصليبية لكبر حجمه^(٢).
- سفن النقل: وهي إضافة إلى البطس التي تختص بنقل الجند، وهناك أنواع من سفن النقل، مثل: الحمالات - جمع حمالة - وهي سفن لحمل الغلة للأسطول. والمسطحات، جمع مسطحة أو مسطح، وهي مراكب حربية عظيمة مسطوحة لحمل الجند. والطريدة: وهي تحمل الخيول، وأغلبها يستطيع حمل أربعين من الخيل. والعزازي: وتحمل فيها المؤنة والأزواد. والمركوش: ويستخدم لنقل الماء لخفته^(٣).
- الطرادات: جمع طراد، وهي سفن حربية صغيرة على هيئة برميل بدون سطح، وتستعمل في مطاردة العدو لسرعتها^(٤).
- الشبايك: جمع شبك أو شباك، وهي سفن صغيرة ذات ثلاثة قلع، وتسير بالمجاديف^(٥).

(١) ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٣٤٠، زيدان، تاريخ التمدن، ١/ ١٦١، والعريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٣، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ١٣٥-١٣٦.

(٢) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٤٩ هامش (١)، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ١٣٦، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ٢٢٩.

(٣) ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٣٤٠، والعريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٣، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ٢٢٩.

(٤) ابن شداد، النوادر السلطانية، ص ٤٨ هامش (٣)، وزيدان، جرجي، تاريخ التمدن الإسلامي، د.م، مطبعة الهلال، ١٩٠١، ١/ ١٦١، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ٢٢٩.

(٥) عبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ٢٢٩.

أما أدوات الحرب في الأسطول فقد تنوعت في العهد الأيوبي، وأهمها الدبابة، وهي شبه برج متحرك، وكانت توضع بالشواني. وكذلك العرادة، وهي نوع من المنجنيقات الصغيرة يرمى بها النفط المشتعل، وتوضع في الحراقة. ومكاحل البارود، وهي المدافع التي يرمى بها النفط. وكذلك اللجام: وهي أداة من حديد طويلة محددة الرأس، وأسفلها مجوف كسنان الرمح تدخل من أسفلها في خشبة كالقناء بارزة في مقدم المركب يقال لها: الأسطام، وتستخدم لظعن مراكب الأعداء بها فتخرقها. كما تستخدم في الأسطول التوابيت، وهي صناديق مفتوحة توضع في أعلى السواري يصعد إليها الرجال معهم حجارة صغيرة في مخلاة معلقة بجانب الصندوق، فيرمون العدو بها، وهم مستورون بالصناديق، وقد يستعملون قوارير النفط للإشعال^(١). وكذلك يستخدم في الأسطول الكلايب، وهي نوع من الخطاطيف الحديدية، وتستخدم عندما يلتقون بمراكب الأعداء، بحيث تقذف على المراكب، ويشدونها إليهم، ثم يرمون عليها ألواحًا كالجسور، ويدخلون إليها، ويقاتلون أصحابها^(٢).

وقد كانت وسائل الدفاع عندهم عبارة عن جلود مبللة بالخل أو الماء والشب، يعلقونها حول السفن الحربية في الخارج؛ لدفع أذى النفط، كما كانوا يسدلون على المراكب قلوغًا وأستارًا زرقاء اللون كي لا تظهر للأعداء من بعد^(٣).

أما رجال الأسطول فكان لكل أسطول رجاله الذين يديرون شؤونه، ومنهم العاملون بالملاحة، ومنهم الجند؛ فالعاملون بالملاحة هم النواتية أو البحارة، ويسمى كبيرهم «الرئيس»، وهو المسؤول عن تدير أمر تسيير السفن، ويليه في الأهمية الديدبان أو الرقيب، وهو الذي يقف في مقدمة المركب

(١) الحموي، تاريخ الأسطول، ص ٦٦-٧٠، والعبادي، سالم، تاريخ البحرية، ص ١٤٠-١٤٢.

(٢) زيدان، تاريخ التمدن، ١/ ١٦١-١٦٢، والحموي، تاريخ الأسطول، ص ٦٦-٧٠، والعبادي،

سالم، تاريخ البحرية، ص ١٤٠-١٤٢.

(٣) الحموي، تاريخ الأسطول، ص ٧١.

يستطلع أحوال البحر، وأخبار العدو، ثم يليه المنادي، وهو من يقوم بتبليغ أوامر الرئيس إلى الملاحين، وكذلك القلاووز، وهو الدليل والمرشد للسفن عند دخول الموانئ، أو المضائق الصعبة، وكان أصحاب هذه الوظائف ملمين بفنون الملاحة لتسيير السفن، وبطرق سيرها، وأحوال الطقس والبحار^(١).

أما الجند المقاتلون فهم من يطلق عليهم «الأسطولي»، وكانوا يشترط فيهم أن يكونوا ملمين بفنون الحرب والرماية، وكان قائد الجند يقال له: أمير البحر، وعليه أن يدبر أمر سلاح الأسطول وحربه ومقاتليه^(٢).

وبفضل هذه الإمكانيات غدا الأسطول الأيوبي منذ سنة (٥٧٥هـ/ ١١٧٩م) على أتم الاستعداد للقيام بواجباته، وأصبح قوة ضاربة، قوامها ثمانون قطعة، منها ستون من الشواني، وعشرون طرادة، وقد قسم صلاح الدين هذا الأسطول قسمين: الأول: يتألف من خمسين سفينة، مهمتها حماية سواحل مصر والدفاع عنها، والثاني يتألف من ثلاثين سفينة، مهمتها مهاجمة الصليبيين^(٣).

وقد استفاد صلاح الدين من الهدنة التي حدثت بينه وبين ملك بيت المقدس سنة (٥٧٦هـ/ ١١٨٠م)، فعمل على تأمين سواحل دولته، ووجه اهتمامه لتدعيم قواته البحرية^(٤).

من خلال ما سبق نرى أن صلاح الدين اهتم بالأسطول بشكل كبير؛ لأن وجود ذلك الأسطول كان ضرورة ملحة للاتصال بين أجزاء دولته المترامية الأطراف، وإمداد جيوشها في حال الحروب والثورات، كما أدى هذا الأسطول

(١) ماهر، سعاد، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، القاهرة، دار المجمع العلمي،

١٩٧٩م، ص ٢٨٣، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ٢٣٠.

(٢) المقرزي، الخطط، ٢/ ١٩١-١٩٤، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ٢٣٠-٢٣١.

(٣) أبو شامة، كتاب الروضتين، ٢/ ٢٢، والمقرزي، السلوك، ١/ ١ق/ ٧٢.

(٤) العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٤.

دورًا مهمًّا في دعم حركة النقل التجاري في البحرين: الأحمر، والمتوسط^(١)، ولكن ما يهمنا هنا هو دور أسطول الدولة الأيوبية في حفظ الأمن في البحر الأحمر - موضوع الكتاب - ومدى إسهامه في تحقيق سياسة الأيوبيين في هذا البحر المرتكزة على حماية الأماكن المقدسة من جهة، وحماية التجارة العالمية التي كان البحر الأحمر الشريان الرئيس لها من جهة أخرى.

فقد كان البحر الأحمر ميدانًا واسعًا لعمليات الأسطول الأيوبي العسكرية بداية من الحملات البحرية التي أرسلت إلى الحجاز واليمن والنوبة؛ إما لفتحها، وتثبيت الحكم فيها وإما للقضاء على الثورات فيها المتمثلة في حملات توران شاه إلى النوبة سنة (٥٦٨هـ / ١١٧٢م) حين ورد أن توران شاه سار إلى بلاد النوبة عن طريق البر، ولكنه شحن مراكب كثيرة في النيل بالرجال والميرة، وأمرها باللاحاق به^(٢)، كما سُيرت حملة برية وبحرية كبيرة بقيادته إلى اليمن سنة (٥٦٩هـ / ١١٧٣م).

كما كانت حملة سيف الإسلام طغتكين لتثبيت الحكم في اليمن سنة (٥٨٧هـ / ١١٨٢م) حملة بحرية كبيرة عبر البحر الأحمر، وحطت أولاً في ينبع على الساحل الحجازي، ومنها خرجت إلى المدينة ومكة، ثم اتجهت إلى اليمن^(٣). كما خرج الملك المسعود من اليمن إلى الحجاز بأسطول كبير سنة (٦١١هـ / ١٢١٥م)^(٤). ومن الحملات البحرية التي أرسلت من مصر إلى الحجاز حملة فخرالدين شيخ الشيوخ التي وصلت إلى ينبع سنة (٦٢٦هـ / ١٢٣١م) لإخراج راجح بن قتادة؛ حاكم الرسوليين في مكة^(٥).

(١) جرادات، الأهمية الإستراتيجية، ص ٧٨.

(٢) أبو شامة، كتاب الروضتين، ١ / ٢٠٨.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ١٣.

(٤) حسين، اليمن والحجاز، ص ٥٧.

(٥) المقرئ، السلوك، ١ / ١ / ٢٤٤-٢٤٥، وبقاسي، بلاد الحجاز، ص ٥٤.

كما قام الأسطول بدور مهم في صد أي عدوان عن البحر الأحمر، فقد كانت أول مهمة له في هذا البحر هي استعادة قلعة أيلة المطلّة على خليج العقبة من الصليبيين - كما سبق أن ذكر - حيث عمّرت لها المراكب البحرية في دور صناعة مصر في الفسطاط ثم نقلت أجزاءها وأخشابها مفككة على الجمال إلى ساحل البحر حيث رُكِّبَتْ وشُحنت بالرجال والآلات، واستردت القلعة.

ولعل أشهر هذه الاعتداءات هو ما قام به أرناط؛ صاحب الكرك والشوبك سنة (٥٧٨هـ / ١١٨٣م) بهجومه على البحر الأحمر، ومحاولة الوصول إلى الحرمين والسيطرة على تجارة هذا البحر، وقد قام أرناط - كما سبق أن ذكر - بإنزال أسطوله قرب أيلة حيث ترك سفينتين لمحاصرة قلعتها، وتوجه ببقية السفن نحو الجنوب، ولكنه أغفل عاملين مهمين يرتبطان بالنظام البحري الأيوبي وبأسطول صلاح الدين عند تديبر خطته، وهذان العاملان هما: أولاً أن السفن المصرية لم تكن عند شروع الصليبيين في الهجوم غائبة عن البحر الأحمر، بل كانت مرابطة في قواعدها الشتوية، والعامل الآخر: أنه كان لمصر أسطول خاص وكبير، هدفه الأساسي المحافظة على سلامة البلاد، لذلك ما إن وصلت أخبار تقدم الصليبيين في البحر حتى بادر صلاح الدين إلى الاتصال بأخيه العادل لإرسال الأسطول البحري إلى شاطئ البحر الأحمر الذي صد الهجوم بتدميره السفينتين المحاصرتين قلعة أيلة، ثم مطاردته لباقي الأسطول الصليبي عند عيذاب، ثم رابع حتى استطاع تدميره^(١).

كما كان للأسطول أثره البارز في حماية السفن التجارية في البحر الأحمر، فقد كان يرافق هذه السفن قطع من الأسطول لحمايتها من القرصنة^(٢)

(١) أبو شامة، كتاب الروضتين، ٢/ ٣٥-٣٦، والمقريزي، السلوك، ١/ ١/ ٧٩، وعاشور، مصر والشام، ص ١٤٣، والعريبي، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٧٩.

(٢) مالكي، سليمان عبدالغني، بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م، ص ٩٤.

كما كانت الدولة تنشر قوات استطلاعية بين الثغور، وبعضها مهمتها مطاردة سفن القراصنة التي كانت تهدد خطوط الملاحة البحرية، وكان هذا النظام يعرف باسم «التجريدة البحرية»^(١).

بعد صلاح الدين قلّ الاهتمام بالأسطول، فقد فترت همة خلفائه عن الاهتمام به، فضعف شأنه، وصار لا ينظر في أمره إلا عند الحاجة إليه، فإذا دعت الحاجة إلى تجهيزه طلب له الرجال، وقبض عليهم في الطرقات وقيدوا بالسلاسل نهارًا، وسجنوا في الليل حتى لا يهربوا، ولا يصرف لهم إلا الشيء القليل من الخبز، فصارت خدمة الأسطول عارًا يسب به الرجل فقد أصبحت كلمة «أسطولي» من باب الشتم والسباب بعدما كان خدام الأسطول يقال لهم: المجاهدون في سبيل الله والغزاة، ويتبرك الناس بدعائهم^(٢)، ويرى جرجي زيدان أن الخدمة في الأسطول أصبحت عارًا «لتشبهه البحارة بالقادمين من البحر لغزو الأقطار الإسلامية»^(٣).

ولعل أهم أسباب هذا التراجع عن الاهتمام بالأسطول بعد صلاح الدين هو ما خسرت البحرية الأيوبية بعد الحملة الصليبية الثالثة (٥٨٥-٥٨٨هـ/ ١١٨٩-١١٩٢م) التي مع عدم نجاحها في تحقيق هدفها الرئيس في استرداد بيت المقدس، فإنها في الوقت نفسه استطاعت أن تسيطر على الموانئ الرئيسة في البحر المتوسط، مثل: صور، وعكا، وحيفا، ويافا؛ وبذلك خسرت البحرية الأيوبية من جراء ضياع معظم سواحلها الشامية سيطرتها على البحر المتوسط، وعلى تجارته، وخصوصًا في ظل وجود المدن التجارية الإيطالية في الموانئ الرئيسة، وبعد وفاة صلاح الدين الأيوبي ما وقع من خلافات ومنازعات بين

(١) النحال، «الدائرة الجمركية»، ص ٣٠.

(٢) المقرئ، الخطط، ٢/ ١٧٤، و١٩٤، والحموي، تاريخ الأسطول، ص ١٣٦.

(٣) زيدان، تاريخ التمدن، ١/ ١٦٠.

أبناء البيت الأيوبي^(١). ومع القرارات البابوية بتحريم الاتجار مع المسلمين، فإن المدن التجارية الإيطالية فضلت مصالحها الخاصة في الاتجار مع الأيوبيين، فعقدت معاهدات لاستمرار التجارة بين الجانبين. والتزمت البحرية الأيوبية موقف الدفاع في هذه المرحلة، كما حدث في الحملتين الخامسة والسابعة^(٢).

كل هذا انعكست آثاره على الأسطول الأيوبي في البحر الأحمر، ففقد جزءاً كبيراً من أهميته في إطار فقدان البحرية الأيوبية كاملة لأهميتها وقوتها.

ومع إدراك سلاطين الأيوبيين أهمية الأسطول في حماية البلاد، وذلك على أثر تعرض مصر لحملتين صليبيتين بحريتين، هما الحملة الخامسة سنة (٦١٦هـ/ ١٢١٩م)، والحملة السابعة سنة (٦٤٦هـ/ ١٢٤٩م)^(٣) وقد ظهر ذلك في وصية الصالح نجم الدين أيوب لابنه توران شاه، وكان مما جاء فيها «فالأسطول أحد جناحي الإسلام، فينبغي أن يكونوا شباعاً... ورجال الأسطول إذا أطلق لهم كل شهر عشرين درهماً مستمرة راتبه جاءه من كل فج عميق»^(٤) فإن الأوضاع لم تمهل نجم الدين أيوب لتحقيق سياسته؛ إذ دخلت الدولة في أنفاسها الأخيرة بعد وفاته مباشرة.

من خلال ما سبق نجد أن الدولة الأيوبية استطاعت خلال الحقبة الأولى من حكمها في عهد الاستقرار والقوة إبان عهد صلاح الدين الأيوبي أن تحكم سيطرتها الكاملة على البلدان الواقعة على البحر الأحمر، ثم جعلت البحر الأحمر بحيرة داخلية أيوبية، واستطاعت أن تؤمن منافذه الشمالية والجنوبية بإجراءاتها الأمنية التي اتخذتها في سبيل تحقيق ذلك. وكل هذا ما كان ليتحقق

(١) بركات، «الأسطول البحري»، ص ١٣٣.

(٢) الرويقي، محمود محمد، قرارات البابوية وتأثيرها على بلاد الشام ومصر زمن الحروب الصليبية، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة المينا، عدد ٤١، يوليو ٢٠٠١م، ص ٥٦٥-٦١٢.

(٣) عاشور، مصر والشام، ص ١٤٤.

(٤) النويري، نهاية الأرب، ٢٩/٢٢٦.

لولا معرفة صلاح الدين بالأخطار المحدقة به، وتوجهه نحو توحيد الدولة الإسلامية تحت رايته، واهتمامه بالجيش بصفة عامة، وبالأسطول بصفة خاصة، وكذلك عنايته بتحسين الثغور والموانئ على البحر الأحمر لمواجهة الأخطار الصليبية، أو الاعتداءات الخارجية.

وبعد وفاة صلاح الدين اهتزت قوة السلطة الأيوبية، بسبب النزاع في البيت الأيوبي الذي أضعف الحكم الأيوبي في المناطق التابعة لمصر، إلا أن السلاطين الأيوبيين بذلوا ما بوسعهم في سبيل تحقيق أمن البحر الأحمر، فتمكنوا من إبعاد الخطر الصليبي عن هذا البحر، كما تمكنوا من حماية أراضي الموانئ المطلّة عليه مع الصعوبات التي تعرض لها.

الفصل الثاني

دور البحر الأحمر الديني في
العصر الأيوبي

- طرق الحج عبر البحر الأحمر.
- الجلاب (سفن نقل الحجاج في البحر الأحمر).
- الصعوبات التي تواجه الحجاج في طرق البحر الأحمر.
- دور الدولة الأيوبية في حماية الحجاج وخدمتهم عبر البحر الأحمر.

يتناول هذا الفصل الدور الديني الذي يمثله البحر الأحمر في عهد الدولة الأيوبية، فيما يخص طرق الحج عبر هذا البحر، ووسائل نقل الحجاج فيه، والصعوبات التي كانت تواجههم، ودور السلاطين الأيوبيين في سبيل حماية حجاج بيت الله الحرام المارين بطريق البحر الأحمر وخدمتهم.

فللبحر الأحمر أهمية خاصة في تاريخ الإسلام والمسلمين بوصفه الطريق البحري الموصل إلى بلاد الحجاز، حيث الحرمان الشريفان في مكة والمدينة.

ومن الثابت أن العرب قد عرفوا ركوب البحر منذ القدم، فقد ورد ذكر البحر والفلك التي تجري فيه بما ينفع الناس في آيات كثيرة من القرآن الكريم، ونذكر - على سبيل المثال لا الحصر - قوله تعالى: ﴿اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ۗ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾^(١). وقوله تعالى: ﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا مَلْبَسًا وَتَرَى الْفُلُكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ۗ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾^(٢).

وعرف المسلمون أهمية البحر الأحمر منذ عهد الخليفة عمر بن الخطاب رَضِيَ اللهُ عَنْهُ في أعقاب فتح مصر، ففي سنة (٢٣هـ/ ٦٤٣م) ألح الخليفة

(١) سورة الجاثية، الآية ١٢.

(٢) سورة النحل، الآية ١٤.

عمر بن الخطاب على عمرو بن العاص رَضِيَ اللهُ عَنْهُمَا بحفر القناة التي كانت تصل النيل من مصر بالبحر الأحمر؛ وذلك لتسهيل الاتصال، وإرسال القمح من الفسطاط إلى الحرمين الشريفين، وأطلق العرب على تلك القناة اسم خليج أمير المؤمنين، نسبة إلى أمير المؤمنين عمر بن الخطاب^(١).

وتتحدث بعض الروايات أن الخليفة العباسي هارون الرشيد أراد كعمرو بن العاص رَضِيَ اللهُ عَنْهُمَا أن يشق قناة تصل بين بحر الحجاز وبحر الروم (مكان قناة السويس الحالية)، ولكنه صُرف عن هذه الفكرة؛ لأن مثل هذه القناة قد تمكّن الروم (البيزنطيين) من الإغارة على مكة والمدينة، واختطاف الحجاج^(٢). وقد حرص المسلمون على جعل هذا البحر بحرًا إسلاميًا خالصًا، وكذلك في العصر الأيوبي حرص سلاطين الأيوبيين حرصًا تامًا على عدم السماح لأي سفن هندية أو صينية أو إيطالية، أو غيرها بأن تبخر فيما وراء ثغر عدن شمالًا^(٣).

وما إن أصبح المسلمون سادة البحر الأحمر حتى خبروا مسالكه؛ وذلك لكثرة الشعب المرجانية التي امتلأ بها، وعرفوا معلومات ملاحية كثيرة بعد أن استفادوا من الرياح الموسمية في رحلاتهم البحرية، وأصبحت الملاحة في ذلك البحر في أيدي البحارة المسلمين^(٤).

(١) ربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤٠٠.

(٢) ربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤٠٠-٤٠١، وهوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٢٣٥.

(٣) ربيع، «بحر الحجاز»، ص ٣٩٩ ص ٤١٦، «البحر الأحمر في العصر الأيوبي»، ص ١٠٥، و ص ١٢٣، «وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في

العصور الوسطى»، مصادر تاريخ الجزيرة العربية، الرياض ١٣٧٩هـ/ ١٩٧٩م، ٢/ ١٣١-١٤٤.

(٤) وتجدر الإشارة إلى أن كلمة الرياح الموسمية باللغة الإنجليزية وهي Mon Soon مشتقة من

الكلمة العربية «موسم»؛ وهو ما يدل على مدى معرفة المسلمين بهذه الرياح. ربيع، «بحر

الحجاز»، ص ٤٠١، و«البحر الأحمر في العصر الأيوبي» ص ١٠٥، و«وثائق الجنيزة» ص ١٣٦.

طرق الحج عبر البحر الأحمر^(١)

اجتازت البلاد الإسلامية كثير من الطرق البرية والبحرية التي تصل إلى بلاد الحجاز عبر العصور، وهذه الطرق ازدادت شهرتها في العصور الوسطى، كما ظهرت طرق جديدة أكثر تطورًا. وكان لطرق الحج أثر حيوي واسع عبر التاريخ الإسلامي في تحقيق التواصل الثقافي والسياسي، وتقوية أواصر العلاقات الاقتصادية والعلمية بين البلدان الإسلامية بعضها مع بعض. وآثار هذه الطرق ما زالت باقية للعيان حتى وقتنا الحاضر، وتتمثل في آثار الآبار، والبرك ومنازل الحجاج التي كانت تعمر هذه الطرق، وتخدم حجاج بيت الله الحرام، وكان البحر الأحمر معبرًا مهمًا للحجيج على مر التاريخ، وقد تعددت طرق الحج القادمة من خلاله، سواء من مصر أم من اليمن، إلا أن دروب الحج المصري كانت من أهم هذه الطرق؛ وذلك لأنها تجمع إلى جانب حجاج مصر أولئك الوافدين للحج عن طريق شمال إفريقيا، أو بلاد المغرب العربي والأندلس، وأهم هذه الطرق على النحو الآتي:

(١) انظر الخريطة رقم (٢) عن طرق الحج في الملاحقات.

طرق الحج المصري^(١):

أ - الطريق البري عبر سيناء:

يأتي هذا الطريق في المرتبة الثانية من حيث الأهمية بعد طريق الحج العراقي، وكان يخدم حجاج مصر وشمال إفريقيا والأندلس وبلدان إفريقيا الواقعة جنوب الصحراء الكبرى، التي انتشر الإسلام فيها. ويبدأ من الفسطاط (القاهرة) تجمع قافلة الحج المصري إلى مكة يقطعها الحجاج في نحو شهر ونصف الشهر بسير القوافل. ويعد الحربي^(٢) من أفضل الجغرافيين المسلمين الذين وصفوا هذا الطريق، وفيما يأتي أشهر منازل هذا الطريق:

الفسطاط (القاهرة) - جُبْ عُميرة (بركة الحاج) - البُوب - منزل أم سعد (ابن بندقة) عجرود - القلزم - الكرسي - الحفر - نخل، وهي أهم محطات الحج عبر سيناء - أيلة - شرف البعل (شرف بني عطية) - مدين (البدع).^(٣) ومن هذه المحطة يفترق الطريق إلى طريقين:

١ - طريق داخلي إلى المدينة باتجاه الجنوب الشرقي: وأهم محطاته: مدين - قالس - الأغر (الأغراء) - الكلابية - الشغب - بدا - السرحتان - السقيا (سقيا يزيد) - عتاب - المروة (أم درب) - المر - السويداء - الأراك - ذو حُشب - المدينة^(٤).

- (١) انظر الخريطة رقم (٣) عن طريق الحج المصري في الملحقات.
- (٢) الحربي، إبراهيم بن إسحاق (ت: ٢٨٥هـ / ٨٩٨م)، المناسك وأماكن طرق الحج، تحقيق: حمد الجاسر، الرياض، دار اليمامة، ١٩٦٩م، ص ٦٤٩-٦٥٢.
- (٣) ابن خرداذبه، عبيدالله بن عبدالله (ت: ٣٠٠هـ / ٩١٢م) المسالك والممالك، ليدن، مطبعة بريل، ١٨٨١م، ص ١٤٩، والخالدي، خالد عزام، تنظيمات الحج وتأثيراته في الجزيرة العربية خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ / ٧٥٠-١٢٥٨م)، الرياض، ١٤٢٧هـ / ٢٠٠٦م، ص ١٤٩-١٥٢.
- (٤) ابن خرداذبه، المسالك والممالك ص ١٤٩٠-١٥٠، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٥٢، =

٢- الطريق الساحلي إلى مكة: ويسير بمحاذاة الساحل جنوبًا، وأهم محطاته: مدين - عينون - المصلى (الصلا) - النبك (المويلح) - ظُبة (ضبا) - المرة - عويند - الوجه - منحوس - الحوراء - قصيبة - التجارة (الأحساء) - ينبع - الجار - الجحفة - خُلِص - عُسْفان - مكة. ومن هذا الطريق يتفرع طريق آخر من محطة الجار يتجه شرقًا إلى المدينة مرورًا ببدر^(١).

ومن المنازل السابقة يتضح لنا أن قافلة الحج تبدأ من الفسطاط (شرق القاهرة) حتى جسر القلزم (قرب مدينة السويس الحالية)، وكانت القلزم مركزًا مهمًا لتجمع الحجاج المصريين والمغاربة، وغيرهم، ثم تعبر القافلة وسط سيناء إلى نخل، حتى أيلة على رأس خليج العقبة، ثم يسير محاذيًا للساحل الشرقي للبحر الأحمر إلى ينبع النخيل، ومنها يتفرع طريق إلى المدينة، بينما يتجه جنوبًا من يقصد مكة. وكانت المسافة بين الفسطاط ومكة تقدر بنحو ١٥٤٠ كيلومترًا يقطعها الحاج من شهر إلى أربعين يومًا^(٢).

وكان الطريق الداخلي هو الأكثر استخدامًا خلال القرون الثلاثة الأولى للهجرة، وازدادت أهمية الطريق الساحلي في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي حتى أصبح هو الطريق الوحيد المستخدم من قبل حجاج مصر. وظل هذا الطريق صالحًا للاستخدام حتى منتصف القرن الخامس الهجري.

= باشا، عبدالمقصود، «الجانب التاريخي لطرق الحج» ضمن كتاب/ طرق الحج: جسور للتواصل الحضاري بين الشعوب ص ٤-٥، وإسماعيل، أحمد علي، «طرق الحج، دراسة جغرافية»، ضمن كتاب/ طرق الحج جسور للتواصل الحضاري، ص ١٠.

(١) الجزيري، السدر الفرائد، ١/٣ / ٢/١٢٣١-١٥٨٣، والسليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ٦٤، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٥٢.

(٢) باشا، «الجانب التاريخي لطرق الحج»، ص ٥، وإسماعيل، «طرق الحج، دراسة جغرافية»،

ونلاحظ أن هذا الطريق يمثل طريقاً برياً كلياً، واستمر ما دام أمن الطريق متوافراً، ثم انقطع بسبب اختلال الأمن فيه؛ وذلك بسبب الفوضى الناجمة عن الشدة العظمى المستنصرية^(١) في عهد الخليفة الفاطمي المستنصر بالله (٤٢٧-٤٨٨هـ / ١٠٣٥-١٠٩٥م)^(٢)، فعجزت الدولة عن تأمين الحجاج وحمائهم من تعديات الأعراب في الطريق، ودفع خطر الصليبيين عنه بعد احتلالهم بلاد الشام، فحل الخراب في كثير من محطات الطريق، مثل: القلزم، ومدين، وغيرهما؛ ولذا اضطر المصريون ومن رافقهم من حجاج شمال غرب إفريقيا إلى سلك طريق آخر أكثر أمناً، إذ تحول الحجاج إلى طريق عيذاب، وإن كان أكثر صعوبة ومشقة من الطريق الأول^(٣).

(١) الشدة المستنصرية حدثت في مستهل النصف الثاني من القرن الخامس الهجري من تاريخ الدولة الفاطمية في مصر، وتحديداً في عصر الخليفة المستنصر بالله الفاطمي في سنة (٤٥٧-٤٦٤هـ / ١٠٦٥ / ١٠٧١م)، والمقصود بالشدة المستنصرية أو ما يعرف بالشدة العظمى هو مصطلح يطلق على المجاعة والخراب الذي حل بمصر نتيجة غياب مياه النيل بمصر لسبع سنين متواصلة، عرفت بالعجاف نهاية عصر المستنصر بالله. وقد روى المؤرخون حوادث مهولة في وصف هذه الشدة، فلقد تصحرت الأرض، وهلك الحرث والنسل، وخطف الخبز من على رؤس الخبازين، وأكل الناس القطط والكلاب، وجاع الخليفة نفسه حتى إنه باع ما على مقابر آبائه من رخام، وتصدقت عليه ابنة أحد علماء زمانه، وخرجت النساء جائعات صوب بغداد، وذكر ابن إلياس أن الناس أكلت الميتة، وأخذوا في أكل الأحياء، وصنعت الخطاطيف والكلاليب لاصطياد المارة بالشوارع من فوق الأسطح وتراجع سكان مصر لأقل معدل في تاريخها. ابن إلياس، بدائع الزهور، ص ٤٧. وهذه الروايات فيها نوع من المبالغة التي يحاول المؤرخون من خلالها شد انتباه القارئ لتصوير مدى المعاناة التي حلت بالناس خلال تلك السنوات.

(٢) المقرئزي، الخطط، ١ / ٦٥٧. المستنصر بالله الفاطمي: هو أبو تميم معد بن الظاهر لدين الله علي بن منصور الحاكم بأمر الله، وهو الخامس من بني عبيدالله الفاطمي، بويع له بالخلافة بعد موت أبيه الظاهر لدين الله في سنة ٤٢٧هـ، فتولى الخلافة في مصر وله من العمر سبع سنين. للمزيد راجع ابن إلياس، بدائع الزهور، ص ٤٦.

(٣) الجزيري، الدرر الفرائد، ١ / ٤١١-٤١٢، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٥٢-١٥٤، وباشا، «الجانب التاريخي لطرق الحج»، ص ٥، وإسماعيل، طرق الحج، ص ١٠.

وقد حظي طريق الحج المصري البري باهتمام الحكام المسلمين فقد أقاموا عليه البرك، وحفروا الآبار، ومهدوا العقبات الصعبة، وبنوا المساجد في بعض محطاته. وقد وجدت نقوش كثيرة على هذا الطريق نقشها الحجاج على صخور في محطاته، وعلى طول مساره؛ تذكيرًا لهم لمروورهم. كما توجد آثار معمارية ترجع إلى تلك المدة على طول الطريق المذكور. والمتبع وصف طريق الحج المصري المذكور يجد كثيرًا من الآبار والبرك التي بقيت في منازلها المختلفة. ولا شك أنها تمثل جهودًا تراكمية لولاية مصر وحكامها في ترميم هذا الطريق وإصلاحه في مختلف العصور الإسلامية ليستمر ارتفاع الحجاج والسابلة به^(١).

وقد اهتم الأيوبيون بطريق الحج المصري، وخصوصًا الجزء المار بسيناء منه، فبنى صلاح الدين الأيوبي عددًا من القلاع والتحصينات على هذا الطريق لصد هجمات الصليبيين، والقضاء على نشاطهم في العقبة. ومن أشهر هذه القلاع قلعة الجندي التي أنشأها صلاح الدين لحماية هذه المنطقة - جنوب شرق ممر متلا^(٢) الحالي في سيناء^(٣).

وقد كان لطرق الحج أثر كبير في استقرار بعض القبائل في منازل هذه الطرق؛ فتحول نمط حياتها الاجتماعي من حياة التنقل والترحال إلى حياة الاستقرار في منازل دائمة، والعمل في مهن جديدة غير الرعي، مثل: التجارة والزراعة وتقديم بعض الخدمات. لعل من أهم العوامل التي ساعدت على ذلك: مرور طرق الحج في مواطن القبائل، وتقديم بعض الخدمات للحجاج مقابل منافع مادية يحصل

(١) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ٢٢٢-٢٢٤.

(٢) ممر متلا: هو ممر متعرج يصل طوله ٣٢ كم في سيناء مصر، يقع بين سلاسل جبلية في الشمال والجنوب على بعد نحو ٥٠ كم شرق السويس.

(٣) حسين، «مصر وأمن البحر الأحمر»، ص ٢٠٠.

عليها أصحاب المنازل. إضافة إلى رسوم الخفارة التي أصبحت فيما بعد من أهم موارد القبيلة التي تسيطر على جزء من أحد طرق الحج.

ب - طريق الطور - جدة البحري:

كان الحجاج الذين يسلكون هذا الطريق يأخذون طريق الحاج المصري البري عبر سيناء إلى ميناء الطور الواقع شمال البحر الأحمر، ومن هناك يركبون البحر إلى ميناء ينبع، ومنه يسيرون بمحاذاة الساحل جنوباً إلى رابغ، وهو ميقات الإحرام للمصريين، ثم يواصلون جنوباً إلى ميناء جدة، ومنها براً إلى مكة، ويعدّ هذا الطريق أطول الطرق البحرية لحجاج مصر، ويبدو أن استخدامه تزامن مع توقف طريق الحج المصري البري عبر سيناء، وظهور ميناء ينبع في هذه المدة. وكان قليل من الحجاج يسلكون هذا الطريق؛ بسبب مخاطر الملاحة في هذا البحر لكثرة الشعب المرجانية، وارتفاع الأمواج فيه، ولهذا كان السواد الأعظم من حجاج مصر يفضلون السفر عن طريق عيذاب^(١).

ج - طريق القلزم^(٢) - الجار^(٣) البحري:

وكان خط سير الحجاج على النحو الآتي: من الفسطاط إلى القلزم، وفيه يسلكون طريق الحج البري عبر سيناء حتى ميناء القلزم (بالقرب من السويس

(١) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٦٧.

(٢) المقرئزي، الخطط، ١/ ٣٤٣، وأبو الفداء، تقويم البلدان، ص ٢٣-٢٥، وابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ١٥٣، وابن المجاور، تاريخ المستبصر، ٢/ ٣٠٠.

(٣) الجار على شاطئ البحر، ترفأً إليه السفن من أرض الحيشة ومصر، ومن البحرين والصين، وهي قرية كبيرة آهلة، ونصف الجار في جزيرة من البحر ونصفها على الساحل. السلمي، عرام بن الأصبغ (ت: ٢٧٥هـ/ ٨٨٨م)، أسماء جبال تهامة وسكانها، تحقيق: عبدالسلام محمد هارون، القاهرة، مطبعة أميين عبدالرحمن، ١٣٧٣م، ص ٩-١٠. الجار اليوم يعرف بالبريكة، والجزيرة المذكورة قرب الجار ما زالت ترى هناك. البلادي، معجم معالم الحجاز، ١٠٨/٢.

الحالية)، ويقطعون المسافة في ثمانية أيام. وكانت القلزم تعدّ «خزانة مصر، وفرضة الحجاز، ومعونة الحاج»، ثم من القلزم إلى الجار، وهو الجزء البحري من الرحلة حيث يركبون السفن من ميناء القلزم على خليج السويس، إلى ميناء الجار المقابل للمدينة على البحر الأحمر في خمسة عشر يومًا. وأخيرًا من الجار إلى المدينة ومكة حيث يركب الحجاج من ميناء الجار على ساحل البحر الأحمر الإبل، ويسلكون الطريق البري إلى المدينة في أربعة أيام، ومنها إلى مكة في ثمانية أيام^(١).

وكان الحج يتوقف في بعض السنين؛ بسبب ما كان يلقاه الحجاج من مضايقات يتعرضون لها من البدو، وبسبب القحط الذي كان يسود الحجاز في معظم الأحيان، وقد تكون الصعاب التي يلقاها الحجاج في أثناء اجتيازهم درب الحج البري عبر سيناء، وسواحل الحجاز الشمالية، وتعرضهم لهجمات الأعراب وقطاع الطرق، إضافة إلى الالتزامات المالية التي كانت تفرضها بعض القبائل المسيطرة على درب الحج من مصر، وكذلك كثرة الأخطار التي كانت تتعرض لها السفن عندما تقلع من القلزم، وعجز الدولة الفاطمية منذ الشدة المستنصرية، وبالذات من سنة (٤٥٠هـ / ١٠٥٨م) عن القضاء على هذه الصعاب؛ من بين العوامل التي دفعت المسؤولين في مصر إلى تغيير مسار طريق الحج وتوجيه الحجاج إلى ركوب البحر من عيذاب^(٢).

وليس معنى ذلك أن الطريق البحري من عيذاب لم يكن مطروقًا من قبل هذا التاريخ، أو أن درب الحج كان قاصرًا على الطريق السينائي البري أو من القلزم إلى ينبع أو الجار بحرًا، فقد كان طريق عيذاب معروفًا منذ بداية القرن

(١) المقرئزي، الخطط، ١ / ٥٩٥، والإدريسي، نزهة المشتاق، مج ١ / ١٤٤، والخالدي،

تنظيمات الحج، ص ١٦٦-١٦٧، وسالم، البحر الأحمر، ص ٢١-٢٣.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص ٤٩-٥٠.

الثالث الهجري، خصوصاً عند الحجاج المغاربة، وكذلك الشأن بالنسبة إلى طريق القلزم، وإن كان يلي في الأهمية الطريق البري عبر سيناء وطريق عيذاب؛ وذلك لطول المسافة البحرية التي تقطعها السفن من القلزم على موانئ الحجاز، وما يترتب على ذلك من مخاطر^(١). ولكن الطريق البري كان مفضلاً إبان القرن الثالث الهجري حتى منتصف القرن الرابع؛ ربما لإحجام الحجاج عن ركوب البحر، أو خوفاً من التعرض للغرق، فقد كانت أخبار تعرض السفن للغرق في البحر الأحمر كثيرة؛ بسبب كثرة الصخور الناتئة، والشعاب المرجانية التي كانت تعترض طريق السفن^(٢)، فالمقريري^(٣) ذكر أنه «في ٢٢ المحرم عام (٥٨٠هـ / ١١٨٤م) ورد الخبر من ناظر قوص^(٤) بغرق أربع جلاب بها ألف وثلاثمئة رجل من الحجاج هلكوا كلهم»^(٥).

د - الطريق البري البحري المار بعيذاب - جدة:

وهو درب الحج الرئيس لحجاج مصر وشمال إفريقيا وغربها في العصر الأيوبي، وكان هذا الطريق يأخذ النيل من ساحل الفسطاط إلى قوص بصعيد مصر، ثم يسلك براً على عيذاب، ومنها يتجه الحجاج بحرًا إلى جدة، ثم براً إلى مكة. وقد سلك هذا الطريق في العصر الأيوبي الرحالة الشهير، وشاهد عيان هذا الدرب ابن جبير^(٦) في سنة (٥٧٩هـ / ١١٨٣م)، وكذلك المؤرخ

(١) سالم، البحر الأحمر، ص ٥٠.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص ٥٠-٥١، وجارسان، قوص، ص ١١١.

(٣) السلوك، ١/ق/١/٨٧.

(٤) قوص: مدينة عظيمة كبيرة واسعة قصبه صعيد مصر، بينها وبين الفسطاط اثنا عشر يوماً، وأهلها أصحاب ثروة واسعة، وهي محط التجار القادمين من عدن، وأكثرهم من هذه المدينة، وهي شديدة الحر لقربها من البلاد الجنوبية، وبينها وبين بحر اليمن خمسة أيام. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٤، ص ٤١٣، المقريري، الخطط، ص ٢٣٦.

(٥) المقريري، السلوك، ١/ق/١/٨٧.

(٦) الرحلة، ص ٦٤.

ابن واصل في رحلة حجه سنة (٦٥٣هـ / ١٢٥٥م)^(١)، وقد ازدادت أهمية هذا الطريق، وازدهرت محطاته بعد أن تحولت إليه تجارة البحر الأحمر لكونه طريقاً آمناً يسلكه الحجاج والتجار.

ويمكن تقسيم هذا الطريق أربعة قطاعات، حسب طبيعتها الجغرافية، ووسائل النقل المستخدمة في كل قطاع منها كالآتي:

أولاً: القطاع النهري من الطريق:

يأخذ الحجاج المراكب النيلية من ساحل الفسطاط مركز التجمع في طريق الحج المصري إلى قوص في الصعيد، ويقطعون هذه المسافة في ١٨ يوماً يمرون خلالها على كثير من المدن والقرى المصرية على ضفتي النيل، والتي كانت تمتاز بكثرة أسواقها ومرافقها، وكانت ملتقى الحجاج من مختلف الأنحاء. وذكر منها ابن جبير^(٢) المحطات الآتية: الفسطاط - أسكر - منية ابن الخصيب - جبل المقلة (نصف الطريق) منفلوط - أسيوط - أبو تيج - إخميم - منشأة السودان - البلينة - دشنة - دندورة - قنا - قوص. ويعدّ هذا القطاع من الطريق أكثر أجزاء الطريق راحة وأمناً للحجاج؛ بسبب اتصال العمران، وتوافر كل ما يحتاج إليه المسافر في الطريق من زاد وماء، وعدم وجود مشقة أو مخاطر في ركوب نهر النيل^(٣).

وتعدّ قوص المحطة النهائية للمرحلة النهريّة من هذا الطريق، وبداية المرحلة الثانية من الطريق، وهي عبور الصحراء إلى ميناء عيذاب على البحر

(١) مفرج الكروب، ٦/ ١٧٠-١٧١.

(٢) الرحلة، ص ٦٤.

(٣) باشا، «الجانب التاريخي لطرق الحج»، ص ٥، وإمام، محمد كمال الدين، «طرق الحج وقوافله: في التاريخ الثقافي» ضمن كتاب طرق الحج: جسور للتواصل الحضاري، ص ٣، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٥٧-١٥٨.

الأحمر. وقد بلغت هذه المدينة أوج ازدهارها في القرنين السادس والسابع الهجريين (الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين)؛ لوقوعها على طريق الحج والتجارة، وهي لا تزال تعرف بهذا الاسم حتى اليوم^(١).

وأصبحت قوص منذ النصف الثاني من القرن الخامس الهجري، «بوابة الحجاز»، ومنطلقًا لخروج الحجاج إلى عيذاب، وهو ما أكده المقرئزي^(٢) في قوله: «أقام حجاج مصر والمغرب أكثر من مئتي سنة لا يتوجهون إلى مكة إلا من صحراء عيذاب، يركبون النيل من ساحل مدينة مصر الفسطاط إلى قوص، ثم يركبون الإبل من قوص، ويعبرون هذه الصحراء إلى عيذاب، ثم يركبون في البحر إلى عيذاب، ثم يسلكون هذه الصحراء إلى قوص في طريق العودة، ومنها يردون مدينة مصر، فكانت هذه الصحراء لا تزال عامرة أهلة بما يصدر أو يرد من قوافل الحجاج والتجار... فلم تزل مسلكًا للحجاج في ذهابهم وإيابهم زيادة على مئتي عام من أعوام بضع وخمسين وأربعمئة إلى أعوام بضع وستين وستمئة، وذلك منذ كانت الشدة العظمى أيام الخليفة المستنصر بالله، وانقطاع الحج في البر إلى أن كسا السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقداري الكعبة، وعمل لها مفتاحًا، ثم أخرج قافلة الحج من البر في سنة (٦٦٦هـ/ ١٢٦٨م)، فقل سلوك الحجاج هذه الصحراء^(٣).

ثانيًا: القطاع البري من الطريق:

من قوص ينزل الحجاج من مراكبهم، فيقطعون الصحراء الشرقية المصرية في اتجاه الجنوب الشرقي، ملتزمين بعض الدروب والأودية

(١) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٥٨، وإمام، طرق الحج، ص ٣.

(٢) الخطط، ١/ ٦٥٧.

(٣) الجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٤٠٠-٤٠١ و ٤٠٦-٤٠٧، وسالم، البحر الأحمر، ص ٥٣-٥٤.

الصحراوية؛ لكي يصلوا إلى عيذاب. ويعرف هذا الطريق بطريق العبدین^(١). ومع أن هناك طريقاً صحراوياً يخرج من إخميم^(٢) إلى عيذاب، وآخر يستمر في طريق النيل إلى مدينة أسوان، ومنها يعبر الصحراء إلى عيذاب في خمسة عشر يوماً بسير القوافل - ويبدو أن هذين الطريقين كانا مطروقين قبل طريق قوص - عيذاب، وبالتحديد في العصر الفاطمي، وكذلك طريق من قِط^(٣)، وآخر من إدفو^(٤)، إلا أن الحجاج قد آثروا قوص مركزاً لتجمعهم؛ تمهيداً لانطلاقهم إلى عيذاب، لأن هذا الطريق قوص - عيذاب كان أكثر أمناً للمسافرين إلى الأراضي المقدسة من غيره من الطرق الجنوبية؛ وذلك منذ أصبحت مقراً لوالي الصعيد الأعلى، فالواضح أن قوص قد أصبحت آنذاك باب الحجاز؛ ليس بسبب موقعها من الوادي، إذ كان موقع قِط فيما يبدو أفضل بكثير بالنسبة إلى الحجاج من موقع قوص، بل فاقتهما مدينة إدفو التي كانت منطلقاً لطريق أكثر يسراً، وأقصر مسافة من طريقهما؛ ولذا فإن السبب الحقيقي في إثارة قوص إنما يرجع إلى أنها أصبحت المركز الإداري والعسكري للصعيد، الذي يكفل الأمن للقوافل التي تخرج على مقربة من

(١) ابن جبیر، الرحلة، ص ٧١-٧٢، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/٤٠٧، والخالدي، تنظيّمات الحج، ص ١٥٩-١٦٠، وإسماعيل، «طرق الحج»، ص ١٠.

(٢) إخميم: مدينة في البلاد المصرية في الجانب الشرقي من النيل، لها ساحل، وهي مدينة كبيرة قديمة فيها أسواق وحمامات كثيرة، وفيها من العجائب والآثار ما يعجز الوصف، وهي بصعيد مصر. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١/١٢٣، والحميري، الروض المعطار، ص ١٦، والمقريزي، الخطط، ص ٢٣٩.

(٣) قِط: كلمة أعجمية لا يعرف بالعربية لها أصل، وهي منطقة في الصعيد الأعلى إلى أسوان في المشرق؛ سميت بهذا الاسم نسبة إلى قِط بن مصر بن بصر بن حام بن نوح، عليه السلام. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/٣٨٣، والمقريزي، الخطط، ص ٢٣٢.

(٤) إدفو: اسم قرية بصعيد مصر الأعلى بين أسوان وقوص، وهي كثيرة النخل. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١/١٢٦، والمقريزي، الخطط، ص ٢٣٧.

بلاد النوبة، وبلاد البجة^(١)، ولأن واديهما ضيق جدًّا، بحيث يتعذر اتخاذها مقرًّا للقوة المدافعة عن الصعيد الأعلى^(٢).

ويمتد هذا القطاع من الطريق البري من مدينة قوص إلى ميناء عيذاب عبر ما كان يسمى بصحراء عيذاب أو برية عيذاب. وآفة هذا الطريق قلة الماء، كما أنه لا توجد وسيلة سفر في هذا الصحراء إلا الإبل لصبرها على الظمأ، لكن هذا الطريق كان آمنًا لا يخاف فيه المسافرون على أنفسهم وأموالهم^(٣)، وقد وصفها الإدريسي^(٤) بقوله: «متصلة الخلاء، ليس بها ساكن، ولا ينزلها قاطن، إلا قوم من البجة (البجاة)، وهم رحالة قليلو الإقامة فيها لعدم وجود الماء بأمكنتها، وقلة وجوده بها، وعرض هذه الصحراء يقطعه السالك من قوص إلى عيذاب في عشرين يومًا إلى مدنها (١٧ يومًا)... وهذه الصحراء لا تسلك في اشتداد الحر، وسموم القيظ؛ لجفاف الماء بها، ورياحها المنشفة، وأرضها النارية المهلكة، وإنما يمر بها السالكون من آخر أيام الخريف».

أما أهم المحطات التي ذكرها ابن جبير^(٥) في هذا الطريق من قوص إلى عيذاب متجهًا نحو الجنوب الشرقي على النحو الآتي: المُبرز: وهو موضع خارج البلد يقع قبلي قوص على مقربة منها، وله ساحة فسيحة يجتمع

(١) بلاد البجة: هي المنطقة الواقعة بين البحر الأحمر والنيل، وهي تدخل ضمن بلاد السودان، التي كانت تقسم بلاد السودان فيما مضى إلى منطقتين بلاد البجة وبلاد النوبة. راجع الكاشف، سيدة إسماعيل، الفتح العربي لمصر وحدود مصر الجنوبية، مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، د.ت، ص ١٦٤، و ص ١٧٩، و ص ٢٢٦.

(٢) جارسان، جان-كلود، قوص ازدهار وانهايار حاضرة مصرية، ترجمة: بشير السباعي، القاهرة، سينا للنشر، ١٩٩٧م، ص ٨٣-٨٤، وسالم، البحر الأحمر، ص ٥٤-٥٥.

(٣) المقريري، الخطط، ١/٥٦٦، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/٤٠١-٤٠٧.

(٤) نزهة المشتاق، ١/١٣٤.

(٥) الرحلة، ص ٧١-٧٢.

فيها الحجاج، والجمّالون؛ لاكتراء الجمال، والاستعداد للرحلة، بعد أن تُوزن أمتعتهم وأثقالهم لتقدر الأجرة عليها، ثم تحمل على ظهور الإبل، ومن المبرز ينطلقون إلى الحاجر، وهو موضع به ماء غير بعيد، وفيه مساكن أهل الجمالين، ثم يرحلون إلى اللقيطة، وهي محطة يبيت فيها الحجاج بعد الحاجر، ومنها يرحلون إلى العبدين، وهو موضع ماء في الطريق تزود منه الحجاج بالماء لثلاثة أيام حتى يصلوا إلى دنقاش، وهي موضع بئر غزيرة الماء، ومنها يتزودون بالماء لثلاثة أيام حتى يصلوا إلى أمتان، وهي بئر غزيرة، وماؤها أطيب مياه الطريق وأعذبها، ومنها يرحلون إلى مجاج، ومنه يتزودون بالماء لأربعة أيام حتى يصلوا إلى العشراء، وماؤها ليس خالص العذوبة، وهي على مرحلتين من عيذاب، ومنها إلى الخبيث؛ وهو ماء على مرأى العين من عيذاب يستقي منه المسافرون وأهل البلد، ومنه ينتقلون إلى عيذاب^(١).

وتستغرق رحلة الحجاج من الفسطاط إلى عيذاب نحو ستة وخمسين يوماً، ونستدل على ذلك من رحلة ابن جبير إذ سار من الفسطاط يوم الأحد السادس من المحرم عام (٥٧٩هـ / ١١٨٣م) فوصل عيذاب في يوم السبت الثاني من شهر ربيع الأول من العام نفسه^(٢)، أما رحلة ابن واصل فقد ذكر أنه قطع الرحلة في ستة أيام، وأوضح له أحد مرافقيه أن ذلك يرجع إلى سرعة جريان النيل في ذلك الوقت، والإبحار ليلاً ونهاراً^(٣). ويعدّ القطاع البري من الطريق آمناً جداً؛ كما ذكر، إلا أن الحجاج كانوا يكابدون فيه مشقة السفر على الإبل في حر الصحراء مع قلة الماء، وعدم وجود محطات مأهولة يشتري منها

(١) المقريزي، الخطط، ١ / ٣٢٧، والجزيري، الدرر الفرائد، ١ / ٤٠٧-٤٠٨، وسالم، البحر الأحمر، ص ٥٢، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٦٠-١٦١، وباشا، «الجانب التاريخي لطرق الحج»، ص ٥.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٣.

(٣) ابن واصل، مفرج الكرب، ٦ / ١٧٠-١٧١.

الحجاج ما يحتاجون إليه من طعام ومتاع. ويعدّ ميناء عيذاب نهاية المرحلة البرية وبداية المرحلة البحرية من الطريق^(١).

وركوب الأغنياء المستعملة في طريق الحج المصري بين قوص وعيذاب هي «الشقاديف» فقد ذكر ابن جبير^(٢) أن أصحاب الجاه والثراء كانوا يركبونها، وهي تشبه المحامل، كما أنها دون الكجاوات^(٣) في الفخامة والراحة. وأحسن أنواع الشقاديف هي اليمينية، وهي مجلدة متسعة، يوصل الاثنان منها بالحبال الوثيقة، وتوضع على الإبل، ولها أذرع قد حفت بأركانها، ويكون عليها مظلة، فيكون الراكب مع عديله في وقاية من لفح الشمس المحرقة، خصوصاً وقت الهاجرة، ويجلس في مكان أو يتكىء دون أن يشعر بالتعب، ويتناول أحياناً مع عديله الطعام، ويطلع في مصحف أو كتاب، أو يلعب الشطرنج مع عديله إذا أحبا اللعب للترويح عن النفس من عناء السفر^(٤).

ذكر ابن واصل نوعاً آخر من المراكب في رحلته، وهي «الحراقة»^(٥)، وتوجد أيضاً «المحارات»، وهي شبيهة بالشقاديف، ولكنها دونها في الراحة، إذ إنها أصغر وأضيق من الشقاديف، وعليها ظلال تقي حر الشمس. ويبدو أنها مراكب متوسطة الحال من الحجاج. أما المراكب العادية مثل مراكب الخيول المسرجة، ومطايا الإبل التي عليها الأكوار فقد تكون مراكب الأغنياء منها محلاة بالذهب والفضة، وقد تكون دون ذلك. أما أغلب المسافرين من الفقراء فكانوا يركبون الإبل على أحمالها، وهم أكثر الحجاج، وهؤلاء هم الذين يكابدون مشقة السفر، بحرّه، وقرّه، ونصبه الذي هو قطعة من العذاب،

(١) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٦١-١٦٢، وإمام، «طرق الحج»، ص ٣.

(٢) الرحلة، ص ٧١.

(٣) الكجاوات: مفردها كجاوة، أي: هودج، وهي عند ابن جبير قشاوة. ابن جبير، الرحلة، ص ٧١.

(٤) الجزيري، الدرر الفرائد، ١/٤٠٧، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٢٨، وإمام، «طرق

الحج»، ص ٣.

(٥) مفرج الكروب، ٦/١٧٠-١٧١.

ويقاسون من ذلك كثيرًا لشدة الحر الذي يشبه السموم^(١).

وبعد وصول الحجاج إلى ميناء عيذاب كانوا ينتظرون أيامًا صعبة، لعدم توافر الغذاء الضروري، إضافة إلى سوء أحوال الطقس، والطبيعة القاسية في هذا المرفأ، فهو كما وصفه ابن جبير^(٢) «فكانت مدة المقام بعيذاب، حاشا يوم الاثنين المذكور، ثلاثة وعشرين يومًا، محتسبة عند الله عز وجل، لشظف العيش وسوء الحال واختلال الصحة لعدم الأغذية الموافقة، وحسبك من بلد كل شيء فيه مجلوب حتى الماء، والعطش أشهى إلى النفس منه. فأقمنا بين هواء يذيب الأجسام وماء يشغل المعدة عن اشتهاه الطعام، فما ظلم من غنى عن هذه البلدة بقوله: ماء زعاق وجو كله لهب.

فالحلول بها من أعظم المكاره التي حف بها السبيل إلى البيت العتيق، زاده الله تشريفًا وتكريمًا، وأعظم أجور الحجاج على ما يكابدونه ولا سيما في تلك البلدة الملعونة، ومما لهج الناس بذكره قبائحها حتى يزعمون أن سليمان بن دواد، على نبينا وعليه السلام، كان اتخذها سجنًا للعفراتة^(٣). أما ابن واصل فلم يذكر المعاناة في عيذاب حيث كان معهم مياه النيل التي يشربون منها، ثم قاموا باستئجار مركب بثلاثمئة دينار مصرية، أبحروا عليه إلى جدة^(٤).

ثالثًا: القطاع البحري من الطريق:

يقوم الحجاج في هذه الرحلة بعبور البحر الأحمر من ميناء عيذاب على الشاطئ الغربي إلى ميناء جدة على الشاطئ الشرقي، على سفن شراعية يسمونها الجلاب، سوف نتحدث عنها بالتفصيل بعد قليل. وتستغرق هذه

(١) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٢٨.

(٢) الرحلة، ص ٧٦-٧٧.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/١٣٤-١٣٥، والمقريزي، الخطط، ١/٥٦٦-٥٦٨،

الجزيري، الدرر الفرائد، ١/٤١١-٤١٢، وإمام، «طرق الحج وقوافله»، ص ٤.

(٤) مفرج الكروب، ٦/١٧٠-١٧١.

الرحلة البحرية ثمانية أيام للوصول إلى جدة، إذا كان الملاح حاذقاً، والرياح مواتية للإبحار، وقد تستغرق الرحلة أكثر من ٢٤ يومًا إذا كانت الرياح غير مواتية. ويعدّ الجزء البحري من طريق الحج المصري أكثر مراحل الطريق مشقة وخطورة؛ بسبب ضعف المراكب المستعملة في النقل، وتحملها أكثر من طاقتها من الحجاج وأمتعتهم، وعدم مواتاة الرياح للإبحار في كثير من الأوقات، مع كثرة الشعب المرجانية في البحر الأحمر، وارتفاع الأمواج فيه، وخطورة ذلك على أرواح الحجاج في ذهابهم وإيابهم. ثم يصل الحجاج إلى ميناء جدة بعد رحلة الخوف والأهوال هذه، وقد كانت جدة، ولا تزال، أهم ميناء على البحر الأحمر، يمر بها حجاج البحر لقربها من مكة، وتعدّ نهاية المرحلة البحرية من طريق عيذاب، وبداية رحلة بريّة أخرى من جدة إلى مكة إذ تُقطع المسافة بينهما على مرحلتين من طريق محطة وادي مر الظهران المسمى حاليًا (وادي فاطمة)^(١).

ولأهل عيذاب في الحجيج أحكام الطواغيت؛ لأنهم يبالغون في شحن الجلبة بالناس حتى يجلس بعضهم على بعض «كأنها أقفاص الدجاج المملوءة» حرصًا على الكراء (الأجرة) حتى يستوفي صاحب الجلبة ثمنها في رحلة واحدة، ولا يهتم بصنع البحر فيها، ولا يبالون بما يصيب الناس في البحر، بل يقولون دائمًا: «علينا بالألواح، وعلى الحجاج بالأرواح»^(٢) مع حصولهم على فوائد لا تحصى، وكان لهم على كل جمل يحملونه للحجاج ضريبة مقررة. وكانوا يكارون الحجاج الجلاب التي تحملهم في البحر إلى جدة، ومن جدة إلى عيذاب، فيجتمع لهم من ذلك مال عظيم، ولم يكن من أهل عيذاب إلا من له جلبة فأكثر على قدر يساره^(٣).

(١) الخالدي، تنظيّمات الحج، ص ١٦٣-١٦٤.

(٢) المقرّبي، الخطط، ١/٥٦٨.

(٣) الجزيري، الدرر الفرائد، ١/٤١١، و٢/٤٠١، والسليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ٤٦.

وأشار المقرئزي^(١) إلى أن «الحجاج كانوا يجدون في ركوبهم الجلاب على البحر الأحمر في رحلة العودة من جدة إلى عيذاب أهوآلاً عظيمة، والأقل منهم من يسلم». فقد كانوا يلقون الأمرين من عواصف البحر، وبدائية المراكب التي لا تلبث الأمواج الصاخبة أن تخترقها، وتبتلعها في جوفها. كما كانت الرياح تلقيهم في الأغلب بمراسي من صحارى بعيدة مما يلي الجنوب، غير أن جبروت العواصف البحرية كان يتضاءل أمام جبروت طواغيت البجاة الذين كانوا يتلقفون الناجين فيحملونهم على الجمال بأجر ضخمة، بل لا يكتفون بذلك، فيسلكون بهم على طريق ليس به ماء حتى ينال الظمأ منهم، فربما هلك أكثرهم عطشاً، ويغنم البجاة ما بقي معهم من مال ومتاع، ومنهم من يضل ويهلك عطشاً^(٢)، والذي يسلم منهم يدخل عيذاب «كأنه نشر من كفن» قد استحالت هيئاتهم، وتغيرت صفاتهم، وأكثر هلاك الحجاج بهذه المراسي. ومنهم من ساعده الريح فتحطه بمرسى عيذاب، وهو الأقل^(٣).

ومهما كان الأمر، فقد ظل الطريق البحري الجنوبي يؤدي مهمته للحج حتى بعد أن حرر صلاح الدين جنوب الأردن وفلسطين من السيطرة الصليبية، وبعد أن عقدت بينه وبين الفرنج هدنة عامة في البر والبحر لمدة ثلاث سنوات وثلاثة أشهر (٥٨٨هـ / ١١٩٢م). ولم يتحول طريق الحج عن مساره الجنوبي عبر برية عيذاب طوال العصر الأيوبي؛ ربما بسبب المنازعات القائمة بين أمراء البيت الأيوبي من جهة، وتعرض مصر لحملتين صليبيتين هما الحملة الخامسة، والحملة السابعة من جهة أخرى، وظل طريق قوص - عيذاب يحتفظ بأهميته طريقاً لقوافل الحج حتى نهاية العصر الأيوبي.

(١) الخطط، ١/٥٦٨.

(٢) المقرئزي، الخطط، ١/٥٦٨، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/٤١٠، والسليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ٧٢.

(٣) المقرئزي، الخطط، ١/٥٦٨.

ومع تناقص عدد الحجاج السالكين هذا الطريق منذ عام (٥٨٨هـ/ ١١٩٢م) الذي عقدت فيه الهدنة؛ بسبب تفضيل بعض حجاج مصر والمغرب اتخاذ طريق (السويس - العقبة) القديم إلى الحجاز، تجنباً لأهوال الرحلة عبر برية عيذاب، ومخاطر الرحلة البحرية في البحر الأحمر من عيذاب إلى جدة ذهاباً وعودة^(١). وتشير المصادر إلى خبر خروج الشريف بن ثعلب^(٢) في ١٤ شوال سنة (٥٩٢هـ/ ١١٩٥م) سائراً بالحاج، وخيم على سقاية ريدان التي تقع بين الفسطاط وبلبيس^(٣) في طريقه إلى السويس، ويرى بعض الباحثين أن هذا الحادث يعدّ بداية التحول في طريق الحج إلى سيناء، ويعلّل ذلك بصعوبة رحلة الحج عبر طريق قوص - عيذاب وإن كان من المحتمل أن هذا التحول جاء نتيجة تفشي الأمراض في مصر بصفة عامة، وفي قوص بوجه خاص في تلك السنة. فقد ذكرت المصادر أنه «ورد الخبر بأن قوص وأعمالها فيها أمراض فاشية، وأموات لا تتلاحق»^(٤).

ويبدو أن طريق قوص - عيذاب استمر يؤدي دوره طريقاً تقليدياً يسلكه الحجاج المصريون والمغاربة بعد هذا التاريخ حتى سنة (٦٦٦هـ/ ١٢٦٧ - ١٢٦٨م) مع ما كان يعانيه الحجاج من مشاق الرحلة ومكارهها، سواء في أثناء اجتيازهم البرية أو جوازهم البحر إلى جدة. ففي هذه السنة أخرج السلطان الظاهر بيبرس^(٥) قافلة الحج من البر عبر شبه جزيرة سيناء؛ وذلك بعد زوال

(١) سالم، البحر الأحمر. ص ٥٩-٦٠، وجارسان، قوص، ص ١١٢-١١٣.

(٢) الشريف بن ثعلب هو من أبناء الشريف ثعلب بن مطاعن بن عبدالكريم بن موسى بن عيسى بن الحسن بن علي. للمزيد راجع البلادي، معجم قبائل الحجاز، ص ٦٤.

(٣) بلبيس مدينة بينها وبين فسطاط مصر عشرة فراسخ على طريق الشام، فتحت سنة ١١٨ أو ١٩ على يد عمرو بن العاص. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١/ ٤٧٩.

(٤) سالم، البحر الأحمر، ص ٦١، وجارسان، قوص، ص ١١١.

(٥) الظاهر بيبرس هو الملك الظاهر ركن الدين بيبرس العلائي البندقداري الصالحي النجمي، =

السيطرة الصليبية على مدخل البحر الأحمر^(١). ومنذ ذلك التاريخ بدأ سلوك الحجاج صحراء عيذاب يقل، إلى أن اقتصر هذا الطريق على نقل التجارة الشرقية من عيذاب إلى قوص. وقد عوض ذلك قوص كثيراً مما فقدته؛ بسبب التحول الجزئي لطريق الحج إلى سيناء. ومع ذلك استمرت قوص تحتفظ بالرسوم التقليدية التي كانت متبعة في خروج ركب الحجاج، فكان الناس يخرجون من قوص حاملين المحمل في احتفال ديني يجري في شوال من كل عام، وذلك ذكرى لخروج المحمل من قوص في العهود السابقة^(٢).

عيذاب - جدة:

ولتتبع هذا الطريق البحري الرئيس للحج المصري المار بالبحر الأحمر عن طريق (عيذاب - جدة) علينا أن نتعرف طرفي هذا الطريق، أي المدينتين اللتين تقعان على طرفيه، وهما مدينتا عيذاب وجدة، والدور الحضاري الذي أدياه للعالم في العصر الأيوبي. وسنبداً - أولاً - بعيذاب؛ لأنها بداية الطريق، وهي ميناء نشأ على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر، واستمد شهرته منذ القدم أيام الفراعنة حيث كان يخدم في نقل معدني الذهب والزمرد الموجودين بكثرة في أرض المعدن بوادي العلاقي بالصحراء الشرقية إلى وادي النيل، وكذلك من أهمية الدور الذي قام به عدة قرون بوصفه قاعدة بحرية تجارية مهمة لتجارة المرور من الشرق الأقصى إلى أوروبا عبر مصر، كذلك لكونه مرحلة مهمة في طريق قوافل الحجاج إلى المقدسات الإسلامية ببلاد الحجاز،

= وهو الرابع من ملوك الترك وأولادهم بالديار المصرية، تولى السلطة بعد قتل الملك المظفر قطز سنة (٦٥٨هـ / ١٢٦٠م)، وتلقب بالملك القاهر أبي الفتوحات، توفي سنة ٦٧٦هـ / ١٢٧٧م، وكانت مدة سلطنته بالديار المصرية والبلاد الشامية سبع عشرة سنة وشهرين ونصف الشهر. للمزيد راجع ابن إياس، بدائع الزهور، ص ٨٠، وص ٩٢.

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ٣/ ٩١-٩٩.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص ٦١-٦٢.

فقد كانت عيذاب «فرضة الأراضي المقدسة»؛ وذلك لموقعها المقابل لميناء جدة، وقصر المسافة على البحر بينهما^(١).

ويمدنا مؤرخو مصر بكثير من الحقائق المتصلة بتاريخ عيذاب، بصفتها قطعة من الأراضي المصرية، وزخرت أيضاً كتب الجغرافيين العرب بوصفها ووصف صحراء عيذاب^(٢)، إلا أن معظم ما جاء في هذه الكتب خاصاً بها جاء عن طريق النقل أو السماع من الآخرين، وليس من طرق المشاهدة العينية، إذ لم يقدر لغير القليلين منهم المرور بها. ومن هؤلاء ابن جبير (في العصر الأيوبي)^(٣)، وابن واصل (في أواخر العصر الأيوبي)^(٤)، وابن بطوطة (في العصر المملوكي)^(٥). ولقد أمدنا هؤلاء بنصوص شائعة من أدب الرحلات في العصور الوسطى الإسلامية، واعتمدت عليهم المصادر التاريخية في الحديث عن هذه المدينة - الميناء؛ إلا أن كل هذه المصادر، جغرافية كانت أم تاريخية، تصمت تماماً عن إخبارنا بأي معلومات عن نشأة الميناء، وتتضارب جميعها فيما يختص بتحديد موقعها، وذلك لاندثارها وزوالها من الخريطة الجغرافية لمصر^(٦).

أما عن تاريخ ازدهارها في العصر الإسلامي، فإنه يرجع في الأغلب إلى أواخر القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، متأثراً في ذلك بتطور

(١) القوصي، «طريق الحج»، ص ٢، وسالم، البحر الأحمر، ص ٣٩-٤٣.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ١٣٢-١٣٥، وأبوالفدا، تقويم البلدان، ص ١٢١، والمقرئزي، الخطط، ١/ ٣٢٧، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٤٠٩.

(٣) الرحلة، ص ٧١-٧٦.

(٤) مفرج الكروب، ٦/ ١٧٠-١٧١.

(٥) الرحلة، ١/ ٢٢٧-٢٣١.

(٦) دراج، «عيذاب»، ص ٥٣-٦٠، وعبدالحليم، رجب محمد، ميناء عيذاب ووادي العلاقي وأثرهما على علاقة مصر والسودان حتى نهاية ق ٩هـ/ ١٥م، تاريخ المصريين، عدد ١٦٤، ص ٢٢٧-٣٠٥.

تاريخ الملاحة في البحر الأحمر. وكانت الموانئ الرئيسة لرسو قوافل السفن التي تحمل تجارة الشرق الأقصى تتغير تبعاً لمجريات الحوادث السياسية في الشرق الأدنى، فكانت على التوالي: القلزم، عيذاب، القصير، ثم الطور، وأخيراً جدة. وقد فضل البحارة الرسو في عيذاب بسبب عمق مياه شواطئها، فضلاً عن خلوها من الشعاب المرجانية التي يمتلئ بها البحر الأحمر، والتي كانت من أكبر الأخطار الطبيعية التي تعترض الملاحة في هذا البحر. وزادت أهمية عيذاب طريقاً للحج إلى مكة عبر جدة^(١).

وواصلت عيذاب تألقها طوال العصر الأيوبي، بحيث أصبحت الميناء الرئيس عبر البحر الأحمر، سواء للحج إلى الأراضي المقدسة، أم للتجارة، وهناك عدة عوامل ساعدت على تفوق عيذاب على غيرها من موانئ مصر المطلة على البحر الأحمر، أهمها: أنها كانت بالنسبة إلى الحجاج المصريين والمغاربة وغيرهم أقرب موقع للعبور إلى جدة «فرضة مكة» لأنها تقع قبالة جدة الواقعة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، ولذلك فإن المساحة التي تفصل بينها وبين جدة بحرًا أقل بكثير من غيرها من المرافئ المصرية. ثم إن مياهها كانت تخلو من الشعاب المرجانية التي كانت تشكل أعظم خطر يهدد الملاحة، ويتسبب في تحطيم السفن وغرقها. ومما لا شك فيه أن ازدهار عيذاب إنما حدث نتيجة طبيعية لاهتمام سلاطين بني أيوب بتأمين طرق الحج إلى الأراضي المقدسة، وحركة التجارة في البحر الأحمر، فقد أحاطوها برعايتهم، وحرصوا على تأمينها برًا وبحرًا، كما سنرى بالتفصيل في الفصل الآتي^(٢).

(١) القوصي، «طريق الحج» ص ٥، ودراج «عيذاب»، ص ٥٥-٥٧، وسالم، البحر الأحمر، ص ٤٣-٤٤.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص ٤٤-٤٦، ودراج، «عيذاب»، ص ٥٧-٥٨، والقوصي، «طريق الحج»، ص ٥.

وشاهد هذا الميناء ومرَّ به في العصر الأيوبي الرحالة الأشهر ابن جبیر في طريقه إلى الحج إلى بيت الله الحرام، فقد اتبع طريق النيل من الفسطاط حتى قوص، ومن قوص عبر الصحراء إلى عيذاب في تسعة عشر يوماً. وكان وصفه صحراء عيذاب أو برية عيذاب، ومراحل الطريق بين قوص وعيذاب قطعة ممتازة من أدب الرحلات، ومن الوصف الجغرافي لهذه المنطقة، ففي لهيب صحراء عيذاب، سمّا ابن جبیر بإيمانه السطحي الذي شهدته حياته الأولى بالأندلس، فحفظ القرآن الكريم كله، وتصوف قربي إلى الله، ودوّن مشاهداته الخاصة بالحركة المستمرة عبر صحراء عيذاب، سواء كانت للحج أم للتجارة^(١).

ووصفت بعض المصادر عيذاب بأنها مدينة على ساحل بحر جده غير مسورة، أكثر بيوتها الأخصاص، وفيها الآن بناء مستحدث بالجص^(٢). ويرى بعضهم أنها ليست كبيرة القطر، ولا بالآهلة العامرة بالخلق، فهي أشبه بالضيعة منها إلى المدينة، وهي فرضة الحجاج والتجار الذين يتوجهون من مصر في البحر إلى جدة، فمنها المجاز إلى جدة، وعرضه هناك مجرى يوم وليلة^(٣).

«وأهل عيذاب من البجة (البجاة)، وهم بدو رحل يتنقلون في الصحراء الشرقية بين النيل والبحر الأحمر من مشارف قوص إلى صحراء عيذاب التي يتعدن اجتيازها إلا بشق الأنفس. وهم سود البشرة يلتحفون ملاحف صفراء، ويشدون على رؤوسهم عصائب يكون عرض العصابة منها أصعباً، وطعامهم من الإبل، وشربهم من الآبار، ويركبون المهار، ويسمونها الصهب^(٤)، وأهل

(١) ابن جبیر، الرحلة، ص ٧١-٧٦، ودراج، «عيذاب»، ص ٥٩-٦٠، ورجب محمد، ميناء عيذاب، ص ٢٣١-٢٣٢.

(٢) ابن جبیر، الرحلة، ص ٧٣، والمقرئزي، المواعظ والاعتبار، ١/ ٥٦٧.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ١٣٢-١٣٥، وأبوالفدا، تقويم البلدان، ص ١٢١، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٤٠٩.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ١٣٤-١٣٥، وابن بطوطة، الرحلة، ١/ ٢٢٧-٢٣١، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٤١١، وجارسان، قوص، ص ٥١، وإمام، «طرق الحج»، ص ٤.

عذاب كانوا أقرب إلى الوحش في أخلاقهم من الإنس، على حد تعبير المقرئزي^(١). وقد أغلظ ابن جبير في وصفهم بقوله: «وهذه الفرقة من السودان المذكورين فرقة أضل من الأنعام سبيلاً، وأقل عقولاً، ولا دين لهم سوى كلمة التوحيد التي ينطقون بها إظهاراً للإسلام، ووراء ذلك من مذاهبهم الفاسدة، وسيرتهم ما لا يرضى ولا يحل. ورجالهم ونساؤهم يتصرفون عراة إلا خرقاً يسترون بها عوراتهم، وأكثرهم لا يسترون. وبالجملة فهم أمة لا خلاق لهم ولا جناح على لاعنهم»^(٢).

وكان يوجد بعذاب واليان: أحدهما يمثل زعيم قبائل البجة، والثاني يمثل السلطة المصرية، وكانا يقسمان بينهما الدخل من المكوس وغيرها مناصفة، وعلى والي صاحب مصر القيام بجلب الأرزاق والمعيشة إلى عذاب، وعلى رئيس البجة القيام بحمايتها من الحبشة. والرئيس المقيم بعذاب من قبل ملك البجة ينزل الصحارى المتاخمة لها، ولا يدخل المدينة إلا قليلاً، أما أهل عذاب فقد كان لهم من الحجاج والتجار فوائد كثيرة مقررة على نقلهم عبر صحراء عذاب، وعلى ما يحملونه من أحمال، ثم نقلهم في الجلاب من عذاب إلى جدة^(٣).

أما على الطرف الآخر من طريق الحج الرئيس المار بعذاب، فتقع مدينة جدة ومينائها، على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وهي «فرضة مكة» وبينهما أربعون ميلاً إلى جهة الغرب. ووصفها لنا ابن جبير^(٤) بأنها «أكثر

(١) المواعظ والاعتبار، ١/٥٦٨.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٥-٧٦، واختلفت آراء كل من ابن سعيد المغربي، وابن بطوطة عن البجة في وصفهم، راجع رجب محمد، ميناء عذاب، ص ٢٤٨-٢٤٩.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٥، والإدريسي، نزهة المشتاق، ص ١٣٤-١٤٥، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/٤٠٩، وأبو الفدا، تقويم البلدان، ص ١٢١، وأحمد دراج، «عذاب»، ص ٦٠.

(٤) الرحلة، ص ٧٨.

بيوتها أخصاص، وفيها فنادق مبنية بالحجارة والطين، وفي أعلاها بيوت من الأخصاص كالغرف، ولها سطوح يستراح فيها بالليل من أذى الحر. وبها آثار قديمة تدل على أنها كانت مدينة قديمة، وأثر سورها المحدق بها باق إلى اليوم. وبها موقع فيه قبة مشيدة عتيقة، يذكر أنه كان منزل حواء أم البشر. وفي هذه المدينة مسجد مبارك منسوب إلى عمر بن الخطاب رَضِيَ اللهُ عَنْهُ ومسجد آخر منسوب إلى هارون الرشيد^(١).

ويشير ابن المجاور إلى أن جدة «ليس يمكن بها السكون لآزدحام الخلق بها في أيام موسم الحج؛ لأنه يلتام إليها من جميع أطراف بلاد العالم والربع المسكون والبحر المعمور من ديار مصر والمغرب والهند واليمن»^(٢). وطوال العصر الأيوبي ظل ميناء جدة على البحر الأحمر ميناء مكة، فقد كانت تستقبل الحجاج القادمين بطريق البحر، ويتهيأ منها الحجيج لدخول البيت الحرام، وسرعان ما أصبحت جدة ميناء الحجاز كله. ويصفها الإدريسي^(٣) بأنها «مدينة كبيرة عامرة، أهلها مياسير ذوو أموال واسعة، وأحوال حسنة، ومرابح ظاهرة. ولها موسم قبل وقت الحج مشهود البركة. وليس بعد مكة مدينة من مدائن الحجاز أكثر من أهلها مالاً، ولا أحسن منها حالاً».

ويصف ابن جبير الظن بأهل جدة ويصفهم بـ «استغلال الحجاج» ويفتي بحرمة ما يأخذونه من الحجاج، ويستوي في ذلك الأفراد والحكام. ويصف معاناة الحجاج حتى يسمح لهم بالوصول إلى «القرين» حيث يحرم الحجاج بالعمرة، ويأخذون طريقهم إلى الحرم، وهم يلبنون من كل مكان. وتبدأ الرحلة الروحية التي تزول في رحابها كل معاناة. ويصف ابن جبير الليلة التي يقضيها

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٩، وابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٥١.

(٢) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٥١.

(٣) نزهة المشتاق، ١/ ١٣٨-١٣٩.

الحجاج في «القرين» بقوله: «فيا لها من ليلة، فهي عروس ليالي العمر، وبكر بنات الدهر، ثم يصل الركب إلى الحرم حيث الكعبة الشريفة» التي يصفها ابن جبير بأنها «عروس مجلوة مزفوفة إلى جنة الرضوان، محفوفة بوفود الرحمن، وتبدأ الرحلة المباركة حتى نهاية المناسك»^(١).

وهكذا أدى الطريق البري البحري المار بعيذاب - جدة عبر بحر الحجاز أو البحر الأحمر دورًا مهمًا في نقل الحجيج من مصر، والمغرب، والأندلس، وباقي بلدان شمال إفريقيا وغربها إلى الأراضي المقدسة في مكة والمدينة لنحو قرنين من الزمان، وهو ما أعطى له مكانة رائدة في طرق الحج، وأضفى على بحر الحجاز أو بحر جدة أهمية روحية ودينية تضاف إلى أهميته السياسية والاقتصادية في العصور الوسطى بصفة عامة، وفي العصر الأيوبي بصفة خاصة.

طريق الحج اليمني^(٢):

يعدّ طريق الحج اليمني من حيث الأهمية في المرتبة الرابعة بعد طرق حاج العراق ومصر والشام، وهناك طريقان رئيسان بين اليمن والحجاز، هما: الطريق الداخلي الذي يسير من صنعاء مع جبال السروات حتى الطائف، ثم ينحدر إلى مكة^(٣). وأهم محطات هذا الطريق، كما وصفه المحدثون: صنعاء - ريدة - أثافت - خيوان - العمشية - صعدة - العرقة - مهجرة - أرينب - سروم - الفيض - الثجة - كتنة - بيمبم - بنات حرب - الجسراء - بيشة - تباله - القريحا - كراء - تربة - الصفن - الفتق - قرن المنازل - الزيمة (بستان ابن عامر) - مكة^(٤).

الطريق الساحلي الذي يتجه شمالاً مع سهول تهامة بمحاذاة البحر

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٩-٨٢، وإمام، «طرق الحج»، ص ٤.

(٢) انظر خريطة رقم (٤) عن طريق الحج اليمني في الملحقات.

(٣) الإصطخري، مسالك الممالك، ص ٢٨.

(٤) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٧٦.

الأحمر وهي ما يعيننا بالدراسة هنا. ويرفد هذا الطريق عدة طرق أخرى تأتي من حواضر اليمن مثل طريق عدن - زبيد، وطريق تعز زبيد، ثم يتجه شمالاً في زبيد مع سهول تهامة حتى يلتقي طريق صنعاء الساحلي عند جازان، ثم يتجه شمالاً حتى مكة^(١) ويصف ابن المجاور المعاصر للعهد الأيوبي هذا الطريق كالاتي:

زبيد - قشال - القحمة - الكدراء - المهجيم - المحالب (مور) - الهلية - الراحة - جازان - خبت عثر - دهبان - وادي عمق - الدبساء - حصاره - وادي الأثلاث - فرع - وادي المحرم - إيدام^(٢).

إضافة إلى طرق أخرى تعبر البحر الأحمر أهمها طريق حاج عمان البحري الذي يسير مع سواحل جنوب الجزيرة العربية باتجاه عدن، ثم يدخل البحر الأحمر، ويسير شمالاً بمحاذاة سواحل تهامة^(٣) مروراً بغلافقة^(٤)، والحدرة^(٥)، والشرجة^(٦)، وحلي^(٧)، والسرين^(٨) إلى جدة^(٩).

- (١) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ١٤٨-١٤٩، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ١٨٠.
- (٢) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ١/ ٥٢ و ٦٣.
- (٣) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ١٤٧-١٤٨.
- (٤) غلافقة: بلد على ساحل بحر اليمن مقابل زبيد، وهي مرسى زبيد، وبينها وبين زبيد خمسة عشر ميلاً، ترفأ إليها سفن البحر القاصدة زبيد. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ٢٠٨.
- (٥) الحدرة: بلد باليمن. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/ ٢٤٠.
- (٦) الشرجة: من أوائل أرض اليمن. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٣٣٤.
- حالياً بلدة ساحلية خاربة من أعمال حرض. للمزيد راجع القاضي إسماعيل الأكوخ، مخاليف اليمن، الجيل الجديد، صنعاء، ١٤٣٠هـ/ ٢٠٠٩م، ص ١٨.
- (٧) حلي: مدينة على ساحل البحر، بينها وبين مكة ثمانية أيام. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/ ٢٩٧. حالياً هي بلد في المملكة العربية السعودية على ساحل البحر الأحمر من جهة الجنوب الغربي لمكة.
- (٨) السرين: بُليد قريب من مكة على ساحل البحر، بينها وبين مكة أربعة أيام أو خمسة قرب جدة، وفي صنعاء قرية يقال لها: السرين أيضاً. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٢١٩.
- (٩) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥.

الجلاب (سفن نقل الحجاج في البحر الأحمر)

تختلف طبيعة بحر الحجاز عن طبيعة بحر الروم (البحر المتوسط) لما يحتويه الأول من شعب مرجانية، وما به من تيارات بحرية، وما يهب عليه من رياح وأعاصير. ولهذا كانت هناك عوامل كثيرة أثرت في بناء السفن في البحر الأحمر، وجعلت الإبحار فيه أمراً صعباً^(١). ويصف الرحالة الأندلسي ابن جبير المصاعب التي واجهته في أثناء عبوره هذا البحر من عذاب إلى جدة بقوله: «وكان نزولنا بجدة حامدين لله عز وجل وشاكرين على السلامة والنجاة من هول ما عايناه في تلك الثمانية الأيام طول مقامنا على البحر، وكانت أهوالاً شتى، عصمنا الله منها، بفضلته وكرمه، فمنها ما كان يطرأ من البحر واختلاف رياحه، وكثرة شعابه المعترضة فيه، ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المركب واختلالها واقتصامها (انكسارها)...، وربما سنحت (لصقت بالأرض) الجلبة بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها، فنسمع لها هداً يؤذن باليأس، فكنا فيها نموت مراراً، ونحيا مراراً...»^(٢).

وهذا البحر لا يسافر فيه بالليل لكثرة أحجاره، وإنما يسافرون فيه من طلوع الشمس إلى غروبها، ويرسون، وينزلون إلى البر، فإذا كان الصباح صعّدوا

(١) ربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤١٣، و«البحر الأحمر»، ص ١٢٢.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٨.

إلى المركب، وهم يسمون رئيس المركب الربان، ويكون في مقدم المركب ينبه صاحب السكان (أي دفة السفينة) على الأحجار، وهم يسمونها النبات؛ لهذا احتاجت سفن البحر الأحمر إلى أنواع خاصة من الخشب يمتاز بمتانته ومرونته، فكانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج، أو خشب جوز الهند، وهو خشب شديد الاحتمال لا يتشقق، ولا يتقلص، ولا يتغير شكله، يجلب من الهند، وكان هيكل الجلبة يثبت بعضه إلى بعض دون استعمال المسامير المعدنية^(١).

وذكر ابن جبير^(٢) أن الجلاب، أو «السفن المشدودة بالحبال»، أو سفن البحر الأحمر «ملفقة الإنشاء لا يستعمل فيها مسمار البتة، إنما هي مخيطة بأمراس (أي: حبال) من القنبار، وهو قشر جوز النارجيل (أي: ليف جوز الهند) يدرسونه (أي صناع السفن) إلى أن يتخيظ، ويفتلون منه أمراً ساخيظون بها المراكب، ويخللونها بدسُر (أي: مسامير) من عيدان النخل، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن، أو بدهن الخروع، أو بدهن القرش، وهو أحسنها. وهذا القرش حوت عظيم في البحر... ومقصدهم في دهان الجلبة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر؛ ولذلك لا يصرفون فيه المركب المسماري». وكان الهدف هو حماية الأخشاب من التحلل، والإبقاء على مرونتها، بحيث يقل احتمال تعرض السفن لحدوث فجوات في هيكلها لدى ارتطامها بإحدى الصخور المرجانية^(٣). ويضيف ابن جبير: «ومن أعجب أمر هذه الجلاب أن شرعها منسوجة من خوص شجر

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ١٣٦-١٣٧، وربع «بحر الحجاز»، ص ٤١٣-٤١٤.

(٢) الرحلة، ص ٧٥.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ١٣٦-١٣٧، والجزيري، الدرر الفرائد، ١/ ٤١٠-٤١١، وربع، «البحر الحجاز»، ص ١٤٤، وهوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥٠، ٢٥٦-٢٥٧، وهول، إمبراطوريات الرياح الموسمية، ص ٢٦.

المقل (أي: شجر الدوم)، فمجموعها متناسب في اختلال البنية ووهنها^(١).
و(للسفينة صار واحد، وشراع واحد، ودفة واحدة، وليس لها ظهر)^(٢).

وهذا يجعل من الإبحار بهذه السفن مغامرة وخيمة العواقب، وكثير منها يغرق، حتى إذا ظلت السفينة طافية، فإن الرحلة أبعد ما تكون عن الراحة.

وقد اختلف المؤرخون القدامى في الأسباب التي من أجلها استعملت حبال الليف بدلاً من المسامير المعدنية في صناعة الجلاب؛ فذكر كل من الإدريسي^(٣)، وابن جبير^(٤) أن السفن المخيطة تكون مرنة، فإذا اصطدمت بالشعاب المرجانية كانت أقل تعرضاً لكسر المراكب المصنوعة بالمسامير.

فقد ذكر أن استعمال الخيوط بدلاً من المسامير في تثبيت الألواح الخشبية للسفن لا يكون إلا في البحر الأحمر؛ لأن مراكب بحر الروم (البحر المتوسط) وبحر العرب كلها ذوات مسامير معدنية. ومراكب البحر الأحمر لا تثبت فيها المسامير؛ لأن ماء البحر الأحمر يذيب الحديد، فترق المسامير وتضعف، مع عدم اختلاف البحرين في درجة الملوحة والخصائص الكيميائية^(٥).

وكان هناك أسطورة منتشرة في العصور الوسطى ذكرت أن سبب عدم استخدام المسامير الحديد في الجلاب هو خوف الملاحين من جبال المغناطيس «وهي جبال كثيرة قد علا الماء عليها، فلهذا لا تستعمل المسامير في هذا البحر خوفاً من جذب جبال المغناطيس لها... وهي أسطورة ما في ذلك من شك^(٦)».

(١) الرحلة، ص ٧٥.

(٢) هول، إمبراطوريات الرياح الموسمية، ص ٨١.

(٣) نزهة المشتاق، ١/١٣٦-١٣٧.

(٤) الرحلة، ص ٧٥.

(٥) ربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤١٤-٤١٥، وهوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥٦-٢٥٧.

(٦) ربيع، «بحر الحجاز»، ص ٤١٤-٤١٥، والقيسي، الخفاف، البحر الأحمر، ص ٤٧.

ويرى أحد الباحثين أن السبب الفاصل في بقاء السفن المخيطة هو الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في المناطق الأخرى. وليس معنى هذا أن الحديد لم يكن موجوداً، فقد كان دائماً يستخرج من المناجم، ويستعمل في الصناعة في الهند، وبلاد فارس، وفي السودان، كما كان يمكن الحصول عليه من مصر. ولكن يبدو أن استخراج الخام من المناجم، وصهره وصناعة المسامير منه كانت تتطلب نفقات كثيرة. فلم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجاري الخياطة في الرخص، فقد كانت المواد الخام اللازمة للخياطة قريبة المنال، لا تحتاج إلى صناعة دقيقة، ومن الغريب أن هذا السبب الاقتصادي لم يذكره أي مصدر، وإن كان أبسط تفسير وأقواه^(١).

وتميزت سفن الجلاب إضافة إلى نوع الخشب، وكيفية تثبيت الألواح بعملية «الجلفطة»^(٢) فبينما كانت سفن بحر الروم (البحر المتوسط) تقلفط بالقار، نجد أن سفن بحر الحجاز تقلفط، كما ذكر ابن جبير^(٣)، بالدسر، أي: المسامير الخشبية المصنوعة من عيدان النخل، ثم تسقى بالسمن، أو بدهن زيت الخروع، أو زيت القرش. فقد كان لابد بعد تركيب الهيكل من حمايته من عوادي البحر. ويذكر الكتاب المسلمون أن الألواح كانت تسد بمزيج من القار ودهن الحوت. ويقول الإدريسي^(٤) «وذكروا أيضاً أنهم يتصيدون ما صغر منها، فيطبخونها في القدور، فيذوب جميع لحمها ويعود شحماً مذاباً، وهذا الدهن مشهور في بلاد اليمن في عدن، وغيرها من المدن الساحلية، وفي

(١) حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥٧-٢٥٨.

(٢) الجلفطة جلفط التهذيب، وجلفاط الذي يسد دروز السفينة الجديدة بالخيوط والخرق، وهو الذي يجلفط السفن فيدخل بين مسامير الألواح. ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم (ت: ٧١١هـ/ ١٣١١م)، لسان العرب، ٣/ ١٨١، بيروت، دار صادر، د.ت.

(٣) الرحلة، ص ٧٥.

(٤) نزهة المشتاق، ١/ ١٣٦-١٣٧.

بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين. وهو عمدتهم في سد خروق المراكب» وكان الغرض أيضًا حماية القاع من دودة السفن. وكان الطلاء عامة بدهن السمك ودهن القرش لا يفضله في هذا شيء آخر^(١).

وكانت المخاوف البحرية تدفع البحارة إلى وضع المصاحف في السفن تبركًا بها، كما كانت تكتب على جدران السفن بعض العبارات تيمناً بها مثل «بسم الله مجراها ومرساها». كما أن عملية الإبحار في الأغلب كانت تخضع للاستخارة^(٢). كما كان هناك ما يعرف «بحزب البحر» الذي يتلوه ربابنة السفن وركابها في البحر الأحمر، ويشتمل على آيات قرآنية، وأحاديث نبوية، وأذكار يومية لحفظ الإنسان من أخطار البحر^(٣).

(١) ربيع، «بحر الحجاز» ص ٤١٤-٤١٥، وهوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥٩.

(٢) الاستخارة لغة: مصدر استخار، ويقال: استخار الله طلب منه الخيرة، وخيرته بين شيئين أي فوضت له الخيار، أما اصطلاحاً فهي: طلب خير الأمرين لمن احتاج إلى أحدهما.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ١/ ١٨٩، والقيسي، البحر الأحمر، ص ٤٧-٤٨.

الصعوبات التي تواجه الحجاج في طرق البحر الأحمر

كانت طرق الحج في البحر الأحمر كثيرًا ما تتعرض لمخاطر وصعوبات جمّة بعضها صعوبات طبيعية، وأخرى بشرية؛ وذلك كالآتي:

١- الصعوبات الطبيعية:

وتتمثل غالبًا في عوامل الطبيعة التي تعيق الحجاج عن تأدية حجهم، أو تصعب عليهم هذه المهمة، وأهمها: قلة الماء نتيجة لاجتياز الحجاج بعض الطرق البرية الصحراوية قبل وصولهم إلى الحجاز، حيث تقل الأمطار ومصادر المياه، وكثيرًا ما أدى شح الماء في الطريق إلى إلغاء رحلة الحج، أو موت بعض الحجاج من العطش، ومن ذلك يذكر ابن الجوزي^(١) في حوادث عام (٥٧٤هـ/ ١١٧٨م) أنه قل الماء في طريق مكة، وأنه نودي بالناس بهذا الخبر «فقد خلق كثير»^(٢).

ومن المعوقات الطبيعية أيضًا الرياح، سواء في الصحاري البرية وما تثيره من الغبار والعواصف الرملية التي قد تؤدي إلى أن يضل بعض المسافرين طريقهم، أم في البحر؛ وذلك حينما لا تكون مواتية للإبحار خصوصًا في طريق

(١) ابن الجوزي، أبو الفرح عبدالرحمن بن علي (ت: ٥٩٧هـ / ١٢٠١م)، المنتظم في تاريخ الملوك والأمم، دار الكتب العلمية، ١٩٩٢م، ١/ ٢٨٦.

(٢) ابن الجوزي، المنتظم، ١/ ٢٨٦، والخالدي، تنظيماً الحج، ص ٢٣٤.

عذاب - جدة. ولعل ما ذكره ابن جبير^(١) عن صعوبة الملاحة والأهوال التي واجهها في أثناء اجتيازه هذا الطريق لأكبر دليل على كون هذه المشكلة من الصعوبات المهمة التي كانت تواجه الحجاج، كما كانت كثرة السيول والغرق من المعوقات المهمة التي تعيق الحجاج في طرق الحج المصري في البحر الأحمر، وقد شهد العهد الأيوبي عدة كوارث من هذا النوع، لعل أشهرها سنة (٥٨٠هـ/ ١١٨٤م) عندما غرقت أربع سفن جلاب عليها نحو ألف وثلاثمئة حاج هلكوا جميعهم^(٢). وبذلك يتضح مدى المخاطر التي كان يتعرض لها الحجاج في هذه الطرق، وقد يصل الأمر إلى موتهم غرقاً أو جوعاً أو عطشاً في أثناء رحلة الحج.

٢- الصعوبات الأمنية:

لعل اختلال الأمن في طرق الحج من أهم المعوقات التي قد تؤدي إلى إيقاف رحلة الحج، أو تعرض الحجاج لأخطار كبيرة، وفي العهد الأيوبي كانت طرق الحج تتعرض لخطرین مهمين، هما: أولاً: هجمات الأعراب على طرق الحج، وثانياً: الخطر الصليبي، وقد كان طريق الحج قد تغير نتيجة للخطر الصليبي من سيناء إلى طريق عذاب الذي كان أكثر أمناً من الطريق الشمالي الأقرب للصليبيين^(٣)، ولكن ذلك لم يمنع الصليبيين من مهاجمة طرق الحج، كما فعل أرناط، وقد سبق أن وضحنا في الفصل الأول مدى الأخطار التي يتعرض لها البحر الأحمر نتيجة للهجمات.

(١) الرحلة، ص ٧٦.

(٢) المقرئزي، السلوك، ١/ق ١/ ٨٧.

(٣) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ٢٨٣.

دور الدولة الأيوبية في حماية الحجاج وخدمتهم عبر البحر الأحمر

اهتم الأيوبيون بطرق الحج المصري المارة بالبحر الأحمر، وبذلوا في سبيل حمايتها وخدمة الوافدين عن طريقها من الحجاج جهودًا كبيرة، ومن ذلك أن صلاح الدين اهتم بطرق الحج، وبخاصة الجزء المار بسيناء حيث بنى عددًا من القلاع والحصون على هذا الطريق لحمايته من هجمات الصليبيين، كما اهتموا بحماية الطرق البرية المؤدية إلى البحر الأحمر، ورتبوا فيها الخفراء لحمايتها، وكان الملك الكامل محمد ممن اعتنوا بهذه الخدمات بشكل كبير^(١)، والمتتبع وصف طريق الحاج المصري عمومًا يجد كثيرًا من الآبار والبرك التي أولتها الدولة عنايتها، سواء بحفر الآبار أم بصيانتها^(٢)؛ حفاظًا على أرواح الحجاج من قلة المياه.

ولم تكن قلة الماء هي المشكلة الوحيدة التي يعانيتها الحجاج، بل هناك القحط الذي ينجم عن قلة الأمطار أيضًا، فكانت قلة الطعام من المشكلات التي كانت تهدد حياة الحجاج بالموت جوعًا أيضًا^(٣)، فكان الأيوبيون يهبون لمساعدة الحرمين في حال حصول مشكلات ومجاعات، كما حصل سنة

(١) ابن العميد، أخبار الأيوبيين، ص ٢٢.

(٢) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ٤٢٤.

(٣) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ٢٣٥-٢٣٦.

(٥٦٧هـ/ ١١٧١م) عندما حدث غلاء شديد بمكة، فأرسل صلاح الدين مركبين محملين بالحبوب لتوزع على فقراء مكة^(١). وكان الحجاز يعتمد اعتمادًا كبيرًا على ما يرد إليه من مصر من الحبوب والمساعدات العينية والنقدية؛ فكان حصول مجاعة أو قحط في مصر يعني انقطاع سفر الحجاج، وإرسال الميرة إلى الحجاز، وهذا يؤثر في أوضاعه، فترتفع الأسعار، ومن ذلك ما حدث سنة (٥٩٧هـ/ ١٢٠٠م) عندما توقف النيل عن الزيادة فأقحطت البلاد، وارتفعت الأسعار، واستمر النيل على ذلك ثلاث سنين متوالية^(٢)، وترتب على ذلك غلاء شديد في بلاد الحجاز أيضًا^(٣).

كما عني صلاح الدين بخدمة الحرمين الشريفين، ورتب لهما الأموال، ومن ذلك أنه اهتم بخدمة الحرم النبوي، فرتب له أربعة وعشرين خادماً من الخصيان لخدمة المسجد، وأوقف على المجاورين بالمدينة غلات قريتي نقادة وقبالة من أعمال الصعيد في مصر^(٤).

أما كسوة الكعبة فيبدو أن الدولة العباسية استمرت ترسلها طوال العهد الأيوبي، فلم يرد أن الأيوبيين قاموا بكسوة الكعبة، كما أن ابن جبير^(٥) ذكر حين حج أن كسوة الكعبة جاءت من قبل الخليفة العباسي الناصر لدين الله، وقد جاء بها أمير الحاج العراقي.

لقد قام الأيوبيون بأعمال جليلة في خدمة الحجاز وحمايته، ولعل أهم ما قاموا به في هذا السبيل أمران مهمان، هما: الأول إلغاء صلاح الدين المكوس التي كانت تؤخذ من الحجاج، والآخر: هو حماية البحر الأحمر والحرمين من هجوم الصليبيين.

(١) ابن فهد، إتحاف الوري، ٢/ ٥٣٣، والجزيري، درر الفرائد، ١/ ٥٦٩.

(٢) ابن إياس، بدائع الزهور، ١/ ٢٥٤.

(٣) الفاسي، شفاء الغرام، ٢/ ٢٧١.

(٤) ابن إياس، بدائع الزهور، ١/ ٢٤٣.

(٥) الرحلة، ص ١٤١.

صلاح الدين وإلغاء مكوس الحجيج (٥٧٢هـ/١١٧٦م):

تعني المكوس كل ما يُحصل من الأموال لديوان السلطان خارجاً عن إطار العشر الشرعي، وفكرة فرض المكوس قديمة، وقد أبطل الإسلام المكس بأنواعه، وفرض الزكاة على الناس في أموالهم، وأخذ المكوس في هذا الزمن المبكر، أي: في القرن السادس الهجري يدل على أن المكس بدأ منذ أن تراخت قبضة العباسيين على الحجاز، وسيطر عليه الأشراف في القرن الرابع الهجري وعدّ الأشراف أنفسهم مستقلين، لهم ما للدول المستقلة من مقومات، فضعفت صلاتهم المالية بالدولة العباسية، واعتمدوا على أنفسهم في سد عجز الدخل، بفرض المكوس على الحجاج والتجار الذين يدخلون الحجاز. ويتضح من تطور مسألة المكوس أنها كانت أولاً إجراءً استثنائياً؛ بسبب ضعف موارد إمارة مكة؛ لذلك لم يفرق في هذه الحقبة بين التاجر والحاج، وبمضي الوقت أدرك السلاطين المبالغ الطائلة التي يجنيها الأشراف من التجار والحجاج، ورأوا من مقتضيات العدالة أن يفرقوا بين الحاج والتاجر، فأسقطت المكوس عن الحجاج في كثير من الأحيان، وبقيت على التجار^(١).

وتذكر بعض المصادر المعاصرة للحقبة الأيوبية أن هذه المكوس كانت تؤخذ من الحجاج المغاربة، إذا قدموا للحج، فابن المجاور مثلاً يذكر أن هذه الجزية فرضت على المغاربة «دية لكلب» قتله أحدهم؛ بسبب رغبة خبز تناوله هذا الكلب. فلما رأت المغاربة عين الهلاك أقروا على أنفسهم أن يزن كل واحد منهم ثمانية يوسفية (ما يعادل سبعة دنانير مصرية ونصف الدينار) ومن لم يدفع كانوا يأخذونه ويدلونهم في صهريج من صهاريج جدة، والأصح في صهريج مسجد الأبنوس... فإذا حج الناس، وقضوا مناسكهم، وأفاض كل راجعاً إلى مقصده، فحينئذ يُخرجون المغاربة من الصهاريج والجور،

(١) السليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ١٦٠-١٦١، وص ١٧٠.

ويفرونهم على المراكب الراجعة إلى مصر، والراجعة إلى عيذاب والقلمزم^(١). ويورد الإدريسي في ذلك رواية تفصيلية قائلاً: «يؤخذ المكس في وقتنا هذا من حاج الإسلام القاصدين من بلاد المغرب، وهذا المكس مبلغه على كل رأس ثمانية دنانير من أي الذهب كان مسبوغاً، أو مكسوراً، أو مسكوكاً، ولا يعبر أحد من حاج المغرب إلى جدة إلا أن يظهر مكسه ومتى جوزه رباني بحر القلمزم، ومن لم يكن عنده مكس غرمه الرباني؛ فلذلك لا يجوز أحد من عيذاب إلى جدة حتى يظهر الرباني البراءة مما يلزمه، فإذا جاز المركب البحر، وسهل الله عليه الوصول إلى جدة أرسى على بعد، ودخل الثقات من ناحية والي جدة، فحرزوا ما هنالك من الموجودات الممكنة اللازمة، وأثبتوها في دواوينهم، ثم نزلوا ونزل الناس بجملتهم فتقضى منهم المكوس اللازمة لهم، الواجبة عليهم. فإن عثروا على رجل منهم لا مكس معه لزم حقه على الرباني الذي جوزه، وربما سجن الرجل الحاج حتى يفوته الحج. وربما قبض الله له من يفرج عنه بما لزمه من المكس. وهذا المكس يأخذه الهاشمي صاحب مكة، فينفقه في أرزاق أجناده، إذ منافعه قليلة، وجباياته لا تفي بلوازمه، ورزق من معه»^(٢).

ويذكر ابن إياس أن المكس «يؤخذ من حجاج المغاربة»^(٣)، بينما يذكر ابن كثير أنه كان يؤخذ من حجاج الغرب^(٤) في حين بقية المؤرخين، وفي مقدمتهم أبو شامة^(٥)، وابن فهد^(٦)، والجزيري^(٧)، والسنجاري^(٨)،

(١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٤٨.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١ / ١٣٥.

(٣) ابن إياس، بدائع الزهور، ١ / ق ٢٤٩.

(٤) ابن كثير، البداية والنهاية، ١٢ / ٨٢٥.

(٥) كتاب الروضتين، ١ / ق ٦٩٣.

(٦) إتحاف الوري، ٢ / ٥٣٨.

(٧) الدرر الفرائد، ١ / ٥٧٢، و ٢ / ١٥٢٨.

(٨) منائح الكرم، ٢ / ٢٥٨.

والمقريري^(١)، وأبو المحاسن^(٢) يعممون هذا المكس على «الحجاج في البحر إلى مكة على طريق عيذاب»، ولم يقصروه على الحجاج المغاربة فقط.

ومهما كان الأمر، فقد كان المكس يؤخذ من الحجاج والتجار بعيذاب، ومن لم يُجب منه في عيذاب، جُبيت منه في جدة، ومقداره سبعة دنانير مصرية ونصف الدينار على كل إنسان. أما من لم يؤد مكسه هذا يمنع من الحج والتجارة، ويعذب بأنواع شتى من العذاب. وظل الأمر على هذا النحو حتى حج سنة (٥٧٢هـ / ١١٧٧م)^(٣) رجل صالح هو الشيخ علوان الأسدي الحلبي، وكان ذا صلة حسنة بصلاح الدين الأيوبي، فأرادوا أن يأخذوا منه مكسًا فأبى، وهم بالرجوع، وترك الحج، فخشى الأشراف عاقبة الأمر، فلاطفوه، وبعثوا إلى والي مكة مكث بن عيسى يخبرونه برفضه، فأمر بإطلاقه وإعفائه من المكس، ثم «اجتمع به، وشكاه له (بأن دخل مكة لا يفي بمصالح أهلها، فيضطر إلى أخذ مكوس) فكتب الشيخ علوان بذلك إلى صلاح الدين» فأرسل إليه بألفي دينار، وألف إردب^(٤) قمح، غير إقطاعات بصعيد مصر واليمن، وقيل: إن مبلغ ذلك ثمانية آلاف إردب قمح تحمل إليه كل عام إلى جدة. كما تقررت غلات أخرى للمجاورين للحرمين لتحمل إليهم، وأمر بإسقاط المكوس^(٥).

(١) السلوك، ١ / ١ ق / ٧٤، والخطط، ٣ / ٣٧٩.

(٢) النجوم الزاهرة، ٦ / ٧٨.

(٣) المقريري، السلوك، ١ / ١ ق / ٦٤، وأبو المحاسن، النجوم الزاهرة، ٦ / ٧٨، والسليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ١٦٠، وسالم، البحر الأحمر، ص ٥٥-٥٦.

(٤) الإردب: مكيال مصري للقمح يساوي ٩٠ لترًا، ويزن ٦، ٦٩ كجم، هنتس، فالتر، المكيال والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المترى، الأردن، الجامعة الأردنية، ١٩٧٠م، ص ٥٨.

(٥) ابن فهد، إتحاف الوري، ٢ / ٥٣٨-٥٤١، والجزيري، الدرر الفرائد، ١ / ٥٧٢، والسليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ١٦٠.

وقد امتدح ابن جبير^(١) الإجراء الذي قام به صلاح الدين من إسقاط المكس، وعده مفخرة من مفاخره، وأثرًا طيبًا من آثاره الباقية للدنيا والدين، وقال في ذلك: «ومن مفاخر هذا السلطان المزلفة من الله تعالى وآثاره التي أبقاها ذكرًا جميلًا للدين والدنيا، إزالته رسم المكس المضروب ووظيفة على الحجاج مدة دولة العبيديين (الدولة الفاطمية)، فكان الحجاج يلاقون من الضغط في استيادتها عنتًا مجحفًا، ويسامون فيها خطة خسف باهظة، وربما ورد منهم من لا فضل لديه على نفقته، أو لا نفقة عنده، فيلزم أداء الضريبة المعلومة، وكانت سبعة دنانير ونصف دينار من الدنانير المصرية... على كل رأس، ويعجز عن ذلك فيتناول بأليم العذاب بعيذاب، فكانت كاسمها مفتوحة العين، وربما اخترع له من أنواع العذاب التعليق من الأثنيين، أو غير ذلك من الأمور الشنيعة... وكان بجدة أمثال هذا التنكيل وأضعافه لمن لم يؤد مكسه بعيذاب، ووصل اسمه غير معلم عليه علامة الأداء، فمحا هذا السلطان هذا الرسم للعين، ودفع عوضًا منه ما يقوم مقامه من أطعمة وسواها... وتكفل بتوصيل جميع ذلك إلى الحجاج؛ لأن الرسم المذكور كان باسم ميرة مكة والمدينة عمرهما الله فعوض من ذلك أجمل عوض، وسهل السبيل للحجاج». وعاد عليه ذلك بكسب شعبية رائعة عند المسلمين بشهادة ابن جبير المعاصر للأحداث^(٢).

وهكذا رفع صلاح الدين الظلم عن الحجاج بالأموال والغلال. وكان ذلك العمل رحمة بعباد الله، وبخاصة الفقراء منهم الذين كانوا يقطعون المسافات الطويلة، وإذا ما اقتربوا من الحرم منعوا من الوصول إليه وأداء الفريضة، وعذبوا أشد ألوان العذاب. وألغيت وظيفة المكاسين الذين كانوا يقومون بتحصيل تلك المكوس، وسُر الناس بذلك سرورًا عظيمًا؛ وبذلك

(١) الرحلة، ص ٦٣-٦٤.

(٢) جارسان، قوص، ص ١٠٩، وسالم، البحر الأحمر، ص ٥٦-٥٧.

زال الذل والبؤس الذي طالما نال حجاج بيت الله الحرام على أيدي هؤلاء الجشعين الذين لم يرعوا حرمة الله، وحرمة البيت العتيق، ولم يكن يهمهم سوى جمع المال، وكانت تلك مكرومة من مكارم الدين توج بها جهاده وانتصاراته على الصليبيين^(١).

ولم يكن الحجاج يواجهون المتاعب في عيذاب وحدها، وإنما في وادي النيل نفسه، والواقع أنه إذا كان صلاح الدين قد قام في سنة (٥٧٢هـ/ ١١٧٧م) بإلغاء المكوس، وطلب من الأشراف الامتناع عن ابتزاز الحجاج بإلغاء المكوس المفروضة عليهم من جانب الموظفين المصريين في عيذاب؛ فإن مكوس الوادي في المنيا وإخميم وقوص قد تم الإبقاء عليها. فقد ذكر المقرئزي^(٢) أنه في سنة (٥٧٧هـ/ ١١٨١م) «كتب السلطان (صلاح الدين) إلى قوص بإبطال المكوس التي تُستأدى من الحجاج وتجار اليمن» ويبدو أن هذا الأمر لم يطبق حرفياً؛ لأن ابن جبير^(٣) يضطر في العام التالي إلى الخضوع لاستجوابات وعمليات تفتيش من جانب رجال الجمارك، وكان يفهم دون صعوبة تذكر من كلامه أنه ينصح قراءه بالاتجاه إلى طريق بغداد وعدم أخذ طريق عيذاب البتة، ويختتم عرضه بالإعراب عن أمله في استعادة الطريق المباشر الذي يمر بالعقبة^(٤).

ويبدو أن أمير مكة الشريف مكث بن عيسى جعل إلغاء المكوس عن الحجاج مشروطاً بوصول الإعانة السنوية المقررة، فيذكر ابن جبير^(٥) أنه

-
- (١) حرب، الحجاز واليمن، ص ١٣١-١٣٣.
 (٢) السلوك، ١/ ق١/ ٧٤.
 (٣) الرحلة، ص ٦٨-٦٩.
 (٤) جارسان، قوص، ص ١١٢، والخالدي، تنظيمات الحج، ص ٣٨٩، وسالم، البحر الأحمر، ص ٥٧-٥٨، والشمري، عدن، ص ٣٤٠.
 (٥) الرحلة، ص ٨٠-٨٩.

حينما حج سنة (٥٧٩هـ / ١١٧٩م) ووصل إلى جدة مع الحجاج؛ لم يسمح لهم بالسفر إلى مكة حتى تمت مراسلة بين والي جدة وأمير مكة «فورد أمره أن يضمن الحجاج بعضهم بعضاً، ويدخلوا إلى حرم الله، فإن ورد المال والطعام للذان فرضاً من قبل صلاح الدين، وإلا فهو لا يترك ماله قبل الحاج. وكان الأمير مكثراً يعمد إلى تعذيب الحجاج لكي يدفعوا المكس»^(١). وهو أمر دفع صلاح الدين إلى تهديده في رسالة يقول فيها: «فإما رهبت ذلك الحرم الشريف، وأجللت ذلك المقام المنيف، وإلا قوينا العزائم، وأطلقنا الشكائم، وكان الجواب ما تراه لا ما تسمعه» فلما لم يكف الشريف مكثراً عن ظلمه مع التعويض الذي أبداه السلطان الناصر صلاح الدين، سارع طغتكين أخو السلطان إلى تأديبه باسم أخيه صلاح الدين^(٢).

وقد استمر إلغاء المكوس طوال عهد صلاح الدين الأيوبي، ولكن خلفاءه كان لهم موقف آخر، فابن إياس^(٣) ذكر أنه عندما «تولى أمر مصر الملك العزيز بن صلاح الدين أعاد فرض المكوس التي كان أبطلها والده، وزاد في شناعتها». كما أن خلفاء صلاح الدين أهملوا إرسال ما التزمه من جرايات وأموال إلى أشرف مكة، وهو ما دفع بهم إلى إعادة تحصيل المكوس من الحجاج والتجار في عهد الملك العادل الثاني سيف الدين بكر بن الملك الكامل^(٤) سنة (٦٣٥هـ / ١٢٣٧م)، إلى أن كانت سنة (٦٦٧هـ / ١٢٦٨م)

(١) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ٣٨٩-٣٩٠، وبقاسي، بلاد الحجاز، ص ٤٤-٤٥، وجميل حرب، الحجاز واليمن، ص ١٣٠-١٣١.

(٢) الفاسي، العقد الثمين، ٧/ ٢٧٨، والسليمان، العلاقات الحجازية المصرية، ص ٨-١٢.

(٣) بدائع الزهور، ١/ ١/ ٢٤٩-٢٥٠.

(٤) الملك العادل الثاني هو سيف الدين أبو بكر، ابن الملك الكامل محمد، ابن الملك العادل أبي بكر بن نجم الدين أيوب، وهو السادس من ملوك بني أيوب بمصر، بويح بالسلطنة بعد وفاة والده الملك الكامل محمد، تولى سنة ٦٣٥هـ فكانت مدة ولايته سنة وشهرين وأياماً وخلع =

وهي السنة التي حج فيها السلطان الظاهر ركن الدين بيبرس، ورأى المظالم التي تنزل بالحجاج والتجار، فرتب لأميري مكة عشرين ألف درهم كل عام، وألا يؤخذ بمكة مكس، ولا يمنع أحد من زيارة البيت الحرام، ولا يعترض لتاجر، وأن يخطب للسلطان في الحرم والمشاعر، وتضرب السكة باسمه، وكتب لهما تقليدًا بالإمارة، وسلمت أوقاف الحرمين التي بمصر والشام لنوابهما، ويبدو أن إلغاء المكوس هنا كان دون تفرقة بين الحجاج والتجار^(١).

أرناط ومهاجمة طرق الحج (٥٧٧-٥٧٨هـ/١١٨١-١١٨٢م):

سوف نعالج، هنا بإيجاز، هجمات أرناط؛ أمير حصن الكرك الصليبي على طرق الحج إلى مكة والمدينة، وبخاصة طريق عيذاب - جدة، وهو درب الحج المصري الرئيس في العصر الأيوبي؛ لأن كل محاولات أرناط على أراضي الحرمين الشريفين والبحر الأحمر سبق تناولها بالدراسة التحليلية والتفصيلية في الفصل الأول^(٢).

فطريق الحج المصري المار بعيذاب - جدة، بقي آمنًا حتى دهمه الخطر الصليبي سنة (٥٧٨هـ/١١٨٢م)، حين أقدم أرناط على مشروع خطير استهدف به تحقيق سيادة الصليبيين على البحر الأحمر، وطعن الإسلام في قلبه بغزو الحرمين الشريفين، إذ دأب في مهاجمة قوافل الحجاج المسلمين

= سنة ٥٣٦هـ، وتولى من بعده أخوه نجم الدين. للمزيد راجع ابن إياس، بدائع الزهور، ص ٦٧.

(١) خالد الخالدي، تنظيمات الحج، ص ٣٨٩-٣٩٠، وعلي السليمان، العلاقات الحجازية المصرية ص ١٦١، وسليمان المالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٩-١٠٠، وآ.أشتور، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، ترجمة: عبد الهادي عبلة، دمشق ١٩٨٥، ص ٣٠٦.

(٢) انظر ص ٦٤ من الفصل الأول.

وهم في طريقهم إلى الحرمين، ثم عزم على الهجوم على مكة والمدينة نفسيهما. وقد شرح القاضي الفاضل البيساني في رسالة من رسائله أنه «كان للفرنج مقصدان: أحدهما قلعة أيلة التي هي فوهة بحر الحجاز ومدخله، والآخر الخوض في هذا البحر الذي تجاوره بلادهم من سواحله، وانقسموا إلى فرقتين، وسلكوا الطريقين: فأما الفريق الذي قصد قلعة أيلة فإنه قدر أن يمنع أهلها من مورد الماء الذي به قوام الحياة...، وأما الفريق القاصد سواحل الحجاز واليمن فقد رآه أن يمنع طريق الحاج عن حجه، ويحول بينه وبين فوجه...، ويلم بسواحل الحجاز، فيستريح - والعياذ بالله - المحارم، ويهيج جزيرة العرب بعظيمة دونها العظام»^(١).

وأثار ذلك رعب سكان الموانئ الواقعة على البحر الأحمر ودهشتهم؛ لعدم رؤيتهم سفناً صليبية في مياه ذلك البحر من قبل، وهذا ما تفسره رواية ابن الأثير^(٢) عن قوات أرناط أنهم «بغتوا الناس في بلادهم على حين غفلة منهم، فإنهم لم يعهدوا بهذا البحر فرنجياً قط، لا تاجراً ولا محارباً» وأغار أسطول أرناط على ميناء عيذاب المواجه لميناء جدة، ووصف المقرئزي^(٣) ذلك بقوله: «وأخذوا بعيذاب مركباً يأتي بالحجاج من جدة، وأخذوا في الأسر قافلة كبيرة من الحجاج فيما بين قوص وعيذاب، وقتلوا الجميع، وأخذوا مركبين فيهما بضائع جاءت من اليمن، وأخذوا أطعمة كثيرة من الساحل كانت معدة لميرة الحرمين، وأحدثوا حوادث لم يسمع في الإسلام بمثلها، ولا وصل قبلهم رومي إلى ذلك الموضع». كما أخذوا قافلة كبيرة، وأسروا عدداً من الحجاج، وغيرهم فيما بين قوص وعيذاب، وقتلوا الجميع، ثم تحول أرناط

(١) ابن واصل، مفرج الكروب، ١٣٠/٢.

(٢) الكامل، ٢٩٧/٧.

(٣) السلوك، ١/١ ق/٧٩.

إلى مهاجمة الساحل الحجازي تجاه المدينة، وعزم على دخولها، ونبش قبر الرسول عليه الصلاة والسلام، وإخراجه من الضريح المقدس، ونقله إلى الكرك^(١)، ثم لا يمكن المسلمين من زيارته بعد ذلك إلا بدفع ضريبة^(٢)، وقد ذكرنا سابقاً كيف تصدت قوات الأيوبيين لهذه الهجمات، واستطاعت هزيمة أرناط ورد اعتدائه^(٣)، كما جعلته مثلاً لكل من تسول له نفسه الاعتداء على مقدسات المسلمين.

ويتضح من هجوم أرناط هذا على البحر الأحمر مدى خطورة الهجمات الصليبية على طرق الحج، وعلى أراضي الحرمين، ففي ذلك تهديد لعامل مهم من عوامل أهمية البحر الأحمر العالمية والإسلامية، واستمرت هذه السياسة الرامية إلى الحفاظ على أمن هذا الشريان الحيوي مدى الدولة الأيوبية؛ وذلك بمختلف الوسائل والطرق التي مرت بنا عبر صفحات هذا البحث.

(١) ابن الأثير، الكامل، ٧/٢٩٧-٢٩٨، والدواداري، كنز الدرر، ٧/٧١، وربيع، «بحر الحجاز»

ص ٤٣-٤٤، و«البحر الأحمر» ص ١٠٨-١٠٩.

(٢) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٤٣.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٥-٦٦، وأحمد دراج، «عذاب»، ص ٥٨، وربيع «البحر الأحمر»،

ص ١١١، و«بحر الحجاز»، ص ٤٠٦.

الفصل الثالث

الأهمية التجارية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي

- عوامل ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي.
- طرق التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي.
- موانئ البحر الأحمر ودورها في تجارة العصر الأيوبي.
- مظاهر ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي.
- معوقات التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي.

يتناول هذا الفصل الأهمية التجارية للبحر الأحمر، وما يمثله في التجارة العالمية، التي تتحكم الدولة الأيوبية في معابرها الرئيسية التي تصل بين الشرق والغرب في تلك الحقبة، وازدهار هذه التجارة، والعوامل التي أدت إلى ذلك. كما تطرق إلى مقومات هذه التجارة المتمثلة في طرق التجارة، والموانئ التجارية، ودورها في ازدهار تجارة البحر الأحمر، كما تناول مظاهر ازدهار تجارته من حيث الصادرات والواردات والمنشآت التجارية، والمعاملات المالية، وما إلى ذلك، كما تناول هذا الفصل أهم المعوقات التي أثرت في حركة التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي، والعوامل التي أدت إلى تراجع التجارة في نهايته.

عوامل ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي

تضافرت عدة عوامل أسهمت في ازدهار التجارة في العصر الأيوبي، وقد تنوعت هذه العوامل بين عوامل طبيعية واقتصادية ودينية وسياسية. وتتمثل العوامل الطبيعية في موقع الموانئ التجارية البحري ومدى ملاءمتها للتجارة، أما العوامل الاقتصادية فتتمثل في توافر المواد الخام، وفي النشاط البشري من حيث استخراج المواد الخام، وتنشيط التبادل التجاري بين البلدان المختلفة. أما العوامل الدينية فتتمثل في وقوع الموانئ التجارية على طريق الحاج، وهذا يجعل للحجاج دورًا مهمًا في إحياء التجارة في هذه المدن. في حين تتمثل العوامل السياسية في دور الحكام في ازدهار التجارة من حيث توفير الحماية والأمن للتجارة والتجار، وتسهيل مرورهم، وسن القوانين والأنظمة الخاصة بالتجارة وإدارة الموانئ.

ومع أنه لا يمكن فصل الترابط بين العوامل الطبيعية والسياسية والاقتصادية والدينية في ازدياد النشاط التجاري وازدهاره، فإننا سنستعرض هذه العوامل بشكل مفصل؛ بهدف دراسة كل عامل على حدة، وتوضيح مدى أهميته في تنشيط التجارة في البحر الأحمر، وذلك كالآتي:

العوامل الطبيعية:

تتمثل هذه العوامل في مواقع أهم الموانئ التجارية في اليمن والحجاز ومصر، فالموقع الطبيعي لهذه الموانئ له أثر كبير في ازدهار التجارة، ولكن يتوجب علينا قبل وصف مواقع الموانئ أن نوضح مدى أهمية موقع كل من اليمن ومصر؛ وذلك لموقعيهما الإستراتيجيين المتميزين، وأهميتهما في تجارة البحر الأحمر، فاليمن تحتل المنفذ الجنوبي للبحر الأحمر، في حين أن مصر تحتل المنفذ الشمالي له، لذلك تعدّ اليمن حلقة وصل بين مصر من جهة وبين الهند والصين وشرق إفريقيا وجنوب شرقها من جهة أخرى. كما تعدّ مصر حلقة وصل بين مدن اليمن والشام من جهة وبين المغرب وأوروبا من جهة أخرى؛ لذلك ازدهر النشاط التجاري البحري بين موانئ البلدين^(١).

يعدّ موقع المدن التجارية البحري أهم صفة يركز التجار في الاهتمام بها لاختيارها مراسي لسفنهم التجارية. ومن أهم ما تميزت به مدن سواحل البحر الأحمر، وما ارتبط بها من مدن بعلاقة تجارية، وأنها تقع في أماكن تسمح برسو سفن التجارة، من حيث عمق البحر الذي يجعل اقتراب السفن التجارية إلى الساحل أمرًا ضروريًا؛ لكي يسهل إنزال البضائع التجارية والتجار دون عوائق، وعدم ارتفاع الأمواج في مواقع رسو السفن، وعدم وجود نتوءات تمنع وصول السفن إلى الشواطئ، وغيرها من العوائق.

ولعل أهم الموانئ التي لها علاقة تجارية بحرية في المنطقة عدن والتي وصفت بأن الجبال تحف بها من ثلاث جهات. والجهة الرابعة مفتوحة على البحر؛ وهي الجهة التي ترسو فيها السفن التجارية والمعروفة

(١) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن، ص ١٤٤، والقحطاني، سعيد عبدالله، النشاط التجاري لموانئ جنوب الجزيرة العربية في العصر العباسي، مجلة الجمعية التاريخية السعودية، العدد ٧، السنة الرابعة، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٣م، ص ٩٨.

«بفرضة^(١) عدن»، وأمام هذه الجهة المفتوحة على البحر يوجد جبل صيرة؛ وهو عبارة عن جزيرة في البحر؛ ولذلك فإن فرضة عدن تشبه أخدوداً^(٢) كبيراً يقع بين جبل صيرة وسهل عدن والجبل الأخضر المطل على الفرضة أو أنها تشبه بحيرة مائية كبيرة، لها فتحة كبيرة بين جبل صيرة وساحل أبين^(٣)، تسمح بدخول السفن التجارية وخروجها، أي أن الفرضة تقع فيما بين جبل صيرة والجبل الأخضر، وهي مساحة تتسع لعدة سفن تجارية قد تصل إلى أكثر من ثمانين مركباً في العصر الأيوبي^(٤)، فقعر فرضة عدن عميق يسمح بوصول السفن إلى الشاطئ، بحيث يجعل الراكب أو من يحمل البضائع التجارية يخطو من البر إلى السفينة التجارية مباشرة، دون الخوض بمياه البحر، ووضع فرضة عدن بهذا الشكل يجعلها محمية من وصول الأمواج المرتفعة إليها، والتي تعيق نزول التجارة^(٥).

ويحيط بعدن الجبال، وتحف بهذه الجبال مياه البحر من جميع جهاتها عدا جهة واحدة هي الجهة الشمالية التي يمتد فيها لسان من البر إلى قرب أحد جبالها القريبة من الفرضة، والمسمى جبل حديد، وهذا الجبل مجاور للجبل الأخضر المطل على الفرضة، وعلى ذلك فالجبل يفصل بين فرضة عدن واللسان الموصل إلى البر. فأصبح صعود الجبل من الفرضة أمراً صعباً؛

(١) فرضة: هي المكان الذي تفحص فيه البضائع الواردة، وتقدر العشور عليها. أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ٤٨/١. وقيل: الفرضة تشبه حاليًا دائرة الجمر ك لتحصيل الرسوم على البضائع الواردة والصادرة. إبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٣٤، هامش ٢٤.

(٢) الأخدود: هو شق في الأرض، ويمكن أن يمتد لمئات الكيلوات.

(٣) أبين: هو مخلاف باليمن، منه عدن، ويقال: إنه سمي بأبين بن زهير بن أيمن بن الهميسع بن حمير بن سبأ، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٨٦/١.

(٤) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن، ص ١٤٤، والقحطاني، النشاط التجاري، ص ١٠١.

(٥) الفلقشندي، صبح الأعشى، ١١/٥.

لذلك قطع في الجبل باب^(١)، وهذا الباب، كما يعبر عنه الهمداني، من عجائب ما في اليمن آنذاك؛ لأنهم شقوا الجبل في العرض؛ كي يفتحوا باباً يسهل مرور الدواب والجمال والمحامل^(٢) والمحفات^(٣)، وغيرها، بحيث يتم النفاذ منه إلى البر، وقد سمي هذا الباب بباب حديد^(٤)، ومن الواضح أن هذا الاسم مشتق من اسم الجبل الذي شق فيه الباب إلى اللسان البري، وهو جبل حديد؛ ولذلك وصفت عدن بأنها محصنة من جهة البر والبحر^(٥) كما أنها من جهة البحر من أنسب الفرضيات.

وموقع عدن الطبيعي المتميز هذا ساعد على أن تظل فرضة اليمن الأولى منذ أقدم الأزمنة حتى الوقت الحاضر، إضافة إلى ذلك فعدن تقع على ملتقى طرق التجارة البحرية القادمة من الصين والهند وجنوب شرق إفريقيا والقادمة من البحر الأحمر والمتوسط؛ أي: أنها تشكل حلقة وسيط تجاري بين هذه المناطق.

أما الميناء الآخر الذي يتميز موقعه بأهمية تجارية كبيرة على البحر الأحمر؛ فهو ميناء جدة الذي يقع على ساحل البحر الأحمر الحجازي، وهي فرضة مكة. وأهمية جدة تبرز في موقعها البحري المتوسط بين موانئ جنوب

-
- (١) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص ٩٤، وأبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ١/ ١٥.
- (٢) المحامل: مفردها محمل، وهو هيكل خشبي يعلوه هرم أو قبة مزينة بالحلي والنفائس، يحمله جمل قوي مزين هو الآخر بمختلف أنواع الحرير، ومغطى بفاخر القماش، ويكون بداخل المحمل مصحف مغطى بالحرير يكون من ضمن قافلة الحج. للمزيد راجع كيال، منير، محمل الحج الشامي دراسة توثيقية، دمشق، إحياء التراث العربي، ١٤٢٧هـ/ ٢٠٠٦م، ص ١٢٤.
- (٣) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص ٣٠٦، المحفات: مفردها محفة، لكن تختلف عن المحمل لأن المحفة لا سقف لها، وتخرج أيضاً مع قافلة الحج، كيال، محمل الحج الشامي، ص ١٢٤.
- (٤) المقدسي، شمس الدين محمد بن أحمد (ت: ٣٥٧هـ/ ٩٨٥م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، مطبعة بريل، ١٨٧٧م، ص ٨٥.
- (٥) ابن الأثير، الكامل، ١١/ ٣٩٧.

البحر الأحمر، مثل: عدن، وغلافة، والمخا^(١)، وحلي، وغيرها. وشمالها مثل الجار، وأيلة، والقلزم. إضافة إلى أنها المعبر البحري الأساسي الموصل إلى عيذاب، ومنها إلى مصر والنوبة والحبشة بحرًا، كذلك تقع في محطة عبور القوافل التجارية البرية الموصلة من اليمن إلى الشام ومصر. وتظهر أهميتها أيضًا في أنها أصبحت فرضة مكة قبلة المسلمين، فازدادت أهميتها البحرية التجارية بازدياد أهميتها الدينية لوصول قوافل الحجاج والتجار إليها من آفاق كثيرة. وصفة موقع جدة هذه الديني والتجاري جعلها تستمر فرضة مكة حتى الآن. كما تظهر أهميتها من أنها موقع ملائم لرسو سفن التجارة من حيث عمق المياه، إضافة إلى وقوعها في منعرج ساحلي يسمح بدخول السفن دون عوائق بحرية^(٢)، من حيث ارتفاع الأمواج، أو وجود تنوءات، أو غيرها؛ ولذلك ظلت جدة فرضة رئيسة لمكة؛ ومن أجل ذلك عمل في جدة برك كثيرة لحفظ مياه المطر متصلة بعضها ببعض بفتحات^(٣).

أما الجار الميناء المهم الآخر على ساحل البحر الأحمر الحجازي^(٤)، فهي فرضة المدينة، وبينهما مسافة يوم وليلة. وهي عبارة عن ذراع أو لسان من اليابس يمتد إلى البحر، أو كما وصفها ياقوت بقوله: نصف الجار في جزيرة من البحر، ونصفها على الساحل، وهي على ذلك عميقة القعر، تسمح بدخول السفن ومغادرتها دون أي عوائق، فضلًا عن ذلك، فإن الجار نفسها توجد

(١) المخا: موضع باليمن بين زبيد وعدن بساحل البحر. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٦٧/٥.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٨، والقحطاني، سعيد عبدالله، تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة / التاسع والعاشر للميلاد، دار الملك عبدالعزيز، سلسلة الرسائل الجامعية ١٤٧، ١٤٢٤هـ، ص ١٦٩-١٧٢.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٧٩.

(٤) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص ٨٤، والمقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٣.

أمامها جزيرة في البحر، مساحتها ميل مربع تسمى (قراف) ترسو فيها السفن القادمة من الحبشة؛ لذلك تعدّ فرضة الحبشة^(١)، وهذه الجزيرة تعمل على حجز أمواج البحر المرتفعة من وصولها إلى الجار؛ لذلك يعدّ موقع الجار ملائمًا لرسو السفن فيها. وزيادة في حمايتها فقد وضع لها ثلاثة أسوار من جهة البر، أما البحر فقط ظل مفتوحًا لاستقبال السفن التجارية القادمة إليها. ومع موقع الجار ذلك فإنه لا يوجد بها مياه ولا شجر؛ ولذلك يجلب إليها المياه من منطقة بدر، أما الطعام فيحمل إليها من مصر^(٢).

أما بالنسبة إلى مواقع بعض الموانئ المصرية الواقعة على الجانب الغربي للبحر الأحمر فأهمها القلزم التي تقع في موقع مهم في نهاية لسان - أو ذراع - البحر الأحمر من الجهة الشمالية الغربية، وهو ما يسمى الآن بخليج السويس وهذا الموقع المتميز جعل مدينة القلزم فرضة مصر الرئيسة على البحر الأحمر منذ أقدم الأزمنة؛ وذلك لأنها تقع في منطقة قريبة من البحر المتوسط حيث تبلغ المسافة بينها وبين الفرما^(٣)، التي تقع على البحر المتوسط أربعة أيام^(٤)، أو سبعين ميلًا، كذلك تصل المسافة بين مدينة القلزم والقاهرة عاصمة مصر نحو ثلاث مراحل^(٥)، أو ثلاثة أيام. ولذلك تظهر أهمية موقع مدينة القلزم التجاري في أنها تقع ضمن أقرب المناطق الموصلة بين البحرين

(١) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٩٢/٢.

(٢) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٣.

(٣) الفرما: اسم أعجمي، وهي مدينة على الساحل من جهة مصر، وقيل: إنه حصن على ضفة البحر لطيف، لكنه فاسد الهواء، وليس بها زرع ولا ماء. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢٥٥/٤.

(٤) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣٨٧-٣٨٨/٤.

(٥) ابن دقماق، صارم الدين إبراهيم بن محمد (ت: ٨٠٩هـ/١٤٠٦م)، الانتصار بواسطة عقد الأمصار، المكتب التجاري، دار الآفاق الجديدة، د.ت، ٥٤/٢.

الأحمر والمتوسط، وعاصمة مصر؛ ولذلك أدت دورًا بارزًا في التجارة بين المشرق والمغرب، وموقع القلزم بهذا الشكل يعني أن الأمواج المرتفعة لا تصل إليها وهذا يساعد على رسو سفن التجارة بها دون عوائق، فضلًا عن أنها تقع في مكان عميق المياه، بحيث يساعد السفن على الاقتراب من الشواطئ؛ وهذا يسهل نزول البضائع التجارية دون موانع^(١). وتزداد أهمية القلزم في كونها «خزانة معبر مصر، وفرضة الحجاز، ومغوثة الحاج»، كما كان يرسل منها ما لا يقل عن حمولة ثلاثة آلاف جمل محملة بالبضائع، كما كثر تردد التجار عليها^(٢).

أما عيذاب فهي الميناء المصري الآخر المهم في تلك الحقبة، وهو يقع على الساحل في جنوب مصر^(٣)، وهي تقابل فرضة جدة، فمسافة عرض البحر بينهما تقدر بيوم وليلة، أي: نحو ١٥٠ كم، أما موقع مرسى عيذاب نفسه فهو عبارة عن شبه جزيرة صغيرة^(٤)، وتظهر أهمية موقع عيذاب من حيث إنه مناسب لرسو سفن التجارة، من حيث عمق البحر، أو عدم ارتفاع الأمواج التي تحول دون استقرار السفن، وتبرز أهمية عيذاب في كونها تقع على ملتقى طرق متعددة برية وبحرية، فمن حيث الطرق البحرية تتصل بجدة واليمن كما تتصل بالقصير والقلزم في مصر، وأيضًا بسواكن^(٥) ودهلك^(٦)، وغيرها، ومن

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٦٦-٤٦٧.

(٢) القحطاني، تجارة الجزيرة، ص ٢٥٨.

(٣) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤ / ١٧١، والمقريزي، الخطط، ١ / ٥٦٧، وعبدالحليم، ميناء عيذاب، ص ٢٢٧-٢٣١.

(٤) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣، وسالم، البحر الأحمر، ص ٤٧.

(٥) سواكن: بلد مشهور على ساحل بحر الجار قرب عيذاب ترفأ إليه سفن الذين يقدمون من جدة. ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣ / ٢٧٦.

(٦) دهلك: جزيرة تقع جنوب البحر الأحمر، وتعود أهميتها إلى وجود محطة تجارية بها، ومرسى للسفن، وتعد منفذًا بحريًا للحبشة. للمزيد راجع ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٨، =

حيث البر تصل بها عدة طرق، منها طريق عيذاب أسوان، وطريق عيذاب قوص، وطريق عيذاب وادي العلاقي.

ذلك هو وصف موانئ البحر الأحمر الطبيعي، ومن خلال ذلك الوصف نجد أنها بسبب موقعها الطبيعي أصبحت مدناً تجارية مهمة تستقطب إليها التجار.

العوامل الاقتصادية:

تمثل العوامل الاقتصادية التي أسهمت في ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي في عدة أمور: أهمها: النشاط الاقتصادي لسكان المناطق المطلة عليه، وما تمده هذه المناطق من منتجات، سواء كانت طبيعية أم صناعية لتجارة البحر الأحمر، فقد أدت المواد الخام دوراً بارزاً في زيادة النشاط التجاري بين مدن مصر واليمن والحجاز خاصة، وبين المشرق والمغرب عامة. ونستعرض هنا أنواع المواد الخام التي لها دور مهم في زيادة النشاط التجاري بين كل من مدن مصر واليمن، وما يرتبط بهما من بلدان ومن علاقات تجارية، ففي صعيد مصر في المنطقة ما بين أسوان وعيذاب ووادي العلاقي وبلاد البجاة، يوجد كثير من المعادن والأحجار الكريمة والرخام، من ذلك يوجد في بلاد البجاة في موضع يسمى الخربة الزمرد^(١)، كما يوجد الأبنوس الأبيض في النوبة، وفي وادي العلاقي^(٢)، ويوجد العاج والرخام

= الحميري، الروض المعطار، ص ٢٤٤. ودهلك: اسم أعجمي معرب، وتسمى دهيك أيضاً، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/ ٤٩٢.

(١) اليعقوبي، أحمد بن إسحاق بن جعفر (ت: ٢٨٢هـ/ ٨٩٥م)، كتاب البلدان، د.م، دار إحياء التراث العربي، ١٩٨٨م، ص ٩٢، والزمرد: حجر كريم شفاف شديد الخضرة. راجع محمد، المعجم في اللغة، ٣/ ٥٥٠.

(٢) ابن الفقيه، أبو بكر محمد بن أحمد بن إسحاق، البلدان، ليدن، مطبعة بريل، ١٩٦٧م، ص ٨٤.

في أسوان^(١)، وبشكل عام يوجد في جنوب مصر عدة معادن، أهمها الذهب والفضة والنحاس والحديد والرصاص وحجر المغناطيس^(٢)، كما يوجد اللؤلؤ في عيذاب^(٣)، وكان كثير من الناس يتجهون لاستخراج تلك المعادن، والسكن في تلك المنطقة؛ ونتيجة لكثرة المعادن في تلك المنطقة كانوا يقومون بتصديرها إلى بلدان متعددة من طريق النيل إلى البحر المتوسط، ومن طريق عيذاب إلى البحر الأحمر، ومنه إلى أنحاء البلدان^(٤).

وأما المواد الخام التي توجد في زيلع^(٥)، والحبشة؛ فهي أنياب الفيل، وقرود الكركدن^(٦) وجلود النمر، والزرافات، وغيرها من المواد الخام، ومنها تصدر إلى مدن مصر واليمن ومن طريقهما إلى بلدان متعددة^(٧).

وأما المواد الخام الموجودة في اليمن التي أدت دورًا كبيرًا في ازدهار التجارة فقد كانت كثيرة ومتنوعة، أهمها الصبر^(٨) في جزيرة سقطرى^(٩)،

(١) يعقوبي، البلدان، ص ١٢٣.

(٢) المقرئزي، الخطط، ١/ ٥٤٧.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٤.

(٤) المقرئزي، الخطط، ١/ ٥٤٧.

(٥) زيلع: جزيرة من جزائر الصومال في الوقت الحالي. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ١٦٤.

(٦) الكركدن: حيوان ثديي عظيم الجثة، كبير البطن، قصير القوائم، غليظ الجلد، له قرن واحد قائم فوق أنفه، ولذلك يقال له: وحيد القرن. للمزيد راجع محمد، المعجم في اللغة، ٥/ ٢٣٤.

(٧) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ١٦٥.

(٨) الصبر: نبات يميل زهره إلى الصفرة أو إلى الحمرة، تستعمل عصارته في الطب، وهو مر. للمزيد راجع محمد، فريد الشيخ، ص ١٥٦.

(٩) جزيرة سقطرى: اسم جزيرة كبيرة عظيمة فيها عدة قرى ومدن، وهي إلى بر العرب أقرب منها إلى بر الهند، وأكثر أهلها نصارى عرب. للمزيد راجع الحميري، الروض المعطار، ص ٣٢٧-٣٢٨، وياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٢٢٧.

واللبان^(١) في الشَّحْر^(٢) وحضرموت^(٣)، والعنبر^(٤) في سواحل عدن وما يجاورها، والورس^(٥) في مذيخرة^(٦)، والذهب في مدينة سبأ^(٧) وبلاد مذحج^(٨)، والحديد في صعدة^(٩)، كما توجد الجلود في كل من صعدة ونجران^(١٠) وجرش^(١١) والطائف^(١٢). كما يوجد في تلك المناطق، بشكل عام، مواد خام

- (١) اللبان: نبات من الفصيلة البخورية يفرز صمغاً. للمزيد راجع محمد، المعجم في اللغة، ٣٣٧/٥.
- (٢) الشحر: منطقة تقع بين عدن وعمان. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/٣٢٧.
- (٣) والبكري، المسالك والممالك، ١/٣٦٢.
- (٤) العنبر: مادة صلبة لا طعم لها ولا ريح، إلا إذا سحقته وأحرقت. للمزيد راجع محمد، المعجم في اللغة، ٤/٥٩٧.
- (٥) الورس: نبت أصفر يكون باليمن. للمزيد راجع ابن منظور، لسان العرب، ٦/٢٥٤.
- (٦) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٣٢، مذيخرة: اسم قلعة حصينة في رأس جبل صبر، وفيها عين في رأس الجبل يصير منها نهر يسقي عدة قرى باليمن، وهي قريبة من عدن. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٥/٩٠.
- (٧) سبأ: مدينة باليمن هي الآن خراب، وهي مدينة بلقيس صاحبة سليمان عليه السلام المذكورة بالقرآن. الحميري، الروض المعطار، ص ٣٠٢، وأرض باليمن مدينتها مأرب بينها وبين صنعاء مسيرة ثلاثة أيام، وسميت بهذا الاسم؛ لأنها كانت منازل ولد سبأ بن يشجب بن يعرب بن قحطان. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/١٨١.
- (٨) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٥، ص ٨٩.
- (٩) الهمداني، صفة جزيرة العرب، ص ٣٢٢، وابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٤.
- (١٠) نجران: تقع جنوب المملكة العربية السعودية حالياً من ناحية مكة، وسميت بنجران نسبة إلى نجران بن زيد بن سبأ بن يشجب بن يعرب بن قحطان. للمزيد راجع الحميري، الروض المعطار، ص ٥٧٣، وياقوت الحموي، معجم البلدان، ٥/٢٦٦.
- (١١) جرش: تقع جنوب المملكة العربية السعودية، وتتبع محافظة أحد رفيدة. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/١٢٦.
- (١٢) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٣. الطائف: مخلاف من مخاليف مكة، وعلى مرحلتين من مكة، وقيل: بينهما ستون ميلاً. للمزيد راجع الحميري، الروض المعطار، ص ٣٧٩.

أخرى أسهمت في النشاط التجاري، مثل: الكندر^(١) واللك^(٢) والتمر الهندي^(٣). والقلقلان^(٤) والقسطل، والورس^(٥)؛ ولذلك وصفت اليمن بأنها معدن العصائر والعقيق، والأدم والرقيق^(٦).

ومن الملاحظ أن المواد الخام السابقة الذكر تنتمي إلى مواد خام موجودة في الطبيعة، مثل: الحديد والذهب والنحاس والزمرد، وغيرها، ومواد تنتمي إلى الزراعة، مثل: أنواع البهارات^(٧) والأخشاب، وغيرها، ومواد تنتمي إلى الصناعة، مثل: البرود والثياب، وغيرها. ومعظم هذه المواد يعتمد في وجودها على ما وضعه الله سبحانه وتعالى في هذه الأرض أو تلك، وليس للإنسان أي فضل في إيجادها، أما المواد التي تنتمي إلى الصناعة فهي تعتمد في وجودها على عاملين: الأول توافر المواد الخام من زراعة وغيرها، والثاني معرفة الإنسان ونشاطه في الصناعة في تحويل هذه المواد الخام إلى صناعة؛ ولذلك جاء نشاط الإنسان فيها من ثلاثة عوامل: هي استخراج المواد الخام وصناعتها واستخدامها، فضلاً عن الاهتمام بالزراعة؛ ولذلك نشطت التجارة بين البلدان لحاجة الناس إلى هذه المواد، سواء المواد الخام أم المواد

-
- (١) الكندر: هو اللبان. للمزيد راجع ابن منظور، لسان العرب، ١٥٣/٥.
 - (٢) اللك: هو الصلب المكتنز من اللحم، والجمع اللكالك. للمزيد راجع ابن منظور، لسان العرب، ٤٨٣/١٠.
 - (٣) التمر الهندي: ثمر شجرة منبتها الهند. للمزيد راجع محمد، المعجم، ٤٠٥/٢.
 - (٤) القلقلان: نبات عشبي يشبه الرمان يحمل حباً أسوداً أملس مستديراً في حجم الفلفل. للمزيد انظر محمد، المعجم في اللغة، ١٤١/٥.
 - (٥) البكري، المسالك والممالك، ٣٦٢/١، وابن الفقيه، البلدان، ص ٣٨.
 - (٦) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٨.
 - (٧) البهارات ما يضاف إلى الطعام من توابل وأبزار. للمزيد راجع محمد، المعجم في اللغة، ١٤١/٢.

الزراعية، أو المواد المصنعة، أي: أن النشاط التجاري بين الهند والصين ومدن مصر واليمن، وغيرها من البلدان على البحر الأحمر كانت نتيجة لانفراد هذه المناطق بتوافر المواد الخام من معادن وزراعة وصناعة، وغيرها^(١).

العوامل الدينية:

للعامل الديني دور مهم في تنشيط التجارة في موانئ البحر الأحمر، ولعل الفصل الثاني أعطى صورة واضحة عن أهمية الحج في انتعاش التجارة في البحر الأحمر، ومن ذلك أن مدينة القلزم المصرية كانت معبراً للحجاج القادمين من مصر والمغرب، ولما استولى الصليبيون على بيت المقدس تعذر ذهاب الحجاج براً عبر القلزم، فاتجهت قوافل الحجاج المصريين والمغاربة للذهاب إلى الحج عبر عيذاب المصرية، ثم جدة، ثم مكة. واستمر هذا الطريق معبراً للحجاج مئتي عام من عام (٤٥٠هـ / ١٠٥٨هـ) إلى عام (٦٦٠هـ / ١٢٦٢م)^(٢)، وبعد ذلك قل سلوك الحجاج عبر عيذاب، وانتقل إلى السويس. وكذلك أصبحت جدة محطة لاستقبال الحجاج القادمين من مناطق العالم المتعددة، مثل: مصر والمغرب والهند واليمن^(٣). ولا شك أن عبور الحجاج عبر مدن البحر الأحمر التجارية ساعد على تنشيط التجارة بين مدن هذا البحر والبلدان التابعة لها.

كما أدت طرق الحج دوراً مهماً في تنشيط التبادل التجاري، فقد قامت في محطات هذه الطرق الأسواق التجارية الكبيرة التي ينشط بها التبادل التجاري في أثناء مرور قوافل الحج فيها. أما أهم الأسواق التي قامت على طرق الحج فسيرد

(١) السروري، محمد عبده، «عوامل ازدهار النشاط التجاري بين مدن بحر القلزم في

العصر الإسلامي»، الإكليل، القاهرة، العدد ٢٧، أكتوبر ٢٠٠٢م، ص ٨.

(٢) المقرئزي، الخطط، ١/ ٥٦٦-٥٦٧.

(٣) ابن المجاور، صفة بلاد اليمن، ص ١٣٠.

لاحقاً وصفها في موضوع المؤسسات والمنشآت التجارية على البحر الأحمر. كما أن هذه المراكز وفرت أعمالاً لبعض المقيمين بها مرتبطة بطرق الحج والحجاج، مثل: عمال مرافق طرق الحج من عمال حفر البرك والآبار والعيون، وعمارته وتنظيفها وصيانتها، والعلافين^(١)، والجمّالين^(٢)، والخفراء^(٣)، وغيرهم، وهذا كله أسهم في النشاط التجاري في منطقة البحر الأحمر.

العوامل السياسية:

يعدّ العامل السياسي من أهم العوامل التي تؤثر في زيادة النشاط التجاري؛ وذلك لما للعامل السياسي من دور في حماية التجارة وتأمينها، وتقرير الأنظمة والقوانين، وأنواع الضرائب والمكوس، وغير ذلك؛ وبذلك يتمثل هذا العامل في ثلاثة محاور أساسية أسهمت في ازدهار تجارة البحر الأحمر، هي: أولاً: تشجيع السلاطين الأيوبيين التجارة الخارجية والمحلية، ثانياً: تنظيم شؤون التجارة في الموانئ، ثالثاً: مسألة الأمن الاقتصادي في هذا البحر.

ازدهرت التجارة في عهد صلاح الدين؛ بسبب عودة تجارة المرور بين الشرق والغرب عبر أراضي الدولة الأيوبية بعد انقطاعها مدة من الزمن في بداية الحروب الصليبية، ثم نشطت بعودة الجمهوريات التجارية الإيطالية إلى الاتجار مع مصر مع استمرار الحروب الصليبية، فقد كان اقتصاد هذه

(١) العلافون: مفردا علاف، ومصدرها علف، وهو طعام الماشية. للمزيد راجع محمد، المعجم في اللغة، ٤/ ٥٧٧.

(٢) الجمالون: مفردا جمّال وكان لهم دور في ناحية تقديم الجمال لأغراض الحج، لكنها لم تكن تتدخل مباشرة بنقل الحجاج، والجمال التي يقدمها الجمّالة كانت لأغراض ركوب الحجيج والتحميل. للمزيد انظر كيال، محمل الحج، ص ٦٦.

(٣) الخالدي، تنظيمات الحج، ص ٤١١-٤١٢. الخفراء: مفردا خفير، ومشتقة من كلمة خفارة، وتعني الحفظ والحراسة، والخفير هو الشخص المسؤول عن الحراسة.

الجمهريات قد لحقه الضرر بسبب قرار المقاطعة، فوازنت هذه الجمهريات بين مدى ما سوف تستفيده من جانب الطرفين، فوجدت أنها سوف تستفيد أكثر من الجانب الإسلامي؛ لذلك رجحت عندها كفة التعامل معه، وكان لجهود صلاح الدين وخلفائه أثر كبير في جذب التجار الإيطاليين ثانية إلى مصر خصوصاً بعد عقد معاهدة السلام مع الإمبراطور البيزنطي ألكسيوس الثاني Alexias سنة (٥٧٧هـ / ١١٨١م)^(١)، وقد أدت سياسة التسامح التي اتبعها الأيوبيون إزاء التاجر الأجنبي إلى عودة هؤلاء التجار إلى الاتجار مع مصر غير عابئين بتهديدات البابوية التي منعت التجارة مع المسلمين، ولكنها لقيت اعتراضات كثيرة من جانبهم، وخصوصاً من البنادقة؛ وهو ما جعل البابوية تخضع أمام هذه الاعتراضات، وتقتصر الحظر على بيع المواد الخام التي تخدم مباشرة القوة الحربية لمصر^(٢).

أتاح صلاح الدين كل الفرص الممكنة للتجار الغربيين الذين يكونون في حالة أمان مع الدولة؛ وذلك لكي يحققوا مشروعاتهم التجارية في موانئ مصر، وكان صلاح الدين على يقين أن هؤلاء التجار ضرورة مهمة من ضرورات توسع التجارة ونماء أسواقها، وما يترتب على ذلك من رخاء لدولته. ومن ناحية أخرى كان صلاح الدين بموقفه هذا إنما يستجيب للتطور التاريخي والتجاري في المنطقة الذي سيطرت عليه القوى البحرية الأوربية في البحر المتوسط، وعلى رأسها البندقية، وجنوة، وبيزا، ومرسيليا، وغيرها^(٣).

وقد أصدر السلطان صلاح الدين المراسيم التي تشدد على ضرورة احترام القادمين للتجارة مع مصر وسائر إمارات السلطنة، ومن ذلك قوله:

(١) القوصي، تجارة مصر، ص ١٤٦، والعريني، مصر في عهد الأيوبيين، ص ٧٣.

(٢) العريني، مصر في عهد الأيوبيين، ص ٢٠٥، وعاشور، مصر والشام، ص ١٣١، والقوصي، تجارة مصر، ص ١٤٦.

(٣) لبيب، التجار الكارمية، ص ٩.

«وكذلك تجار الجهة الغربية الواردين إلى الثغر المحروس من أصناف المسلمين والفرنجة فليحسن لهم الوفاة، وليعاملهم بالمعدلة المستفادة، فإن مكاسب الثغر منهم، ومن الله الحسنى وزيادة»^(١). وكان التجار الذين يريدون موانئ البلاد يأتون من كل فج عميق؛ فمن الشرق كان التتار والصينيون والهنود والفرس والأفارقة ومن الغرب كان البنادقة واللمبارد والألمان والجنوية والبيازنة والمرسيليون^(٢).

وقد كان لسياسة الدولة الأيوبية مع الأجانب وتشجيعهم للتجارة مع التجار الأوربيين في الموانئ المصرية دور كبير في ازدهار التجارة^(٣)، وكان أهم هؤلاء التجار هم التجار الإيطاليين، وبخاصة تجار البندقية وجنوة الذين كانت تقام لهم الفنادق في موانئ مصر، كما كانت تقام لهم الأسواق التجارية، كما أن السلطات الأيوبية لم تتعنت في تحديد إقامة التجار الأجانب في موانئ الدولة^(٤)؛ وبذلك يسرت لهم سبل الراحة لجذبهم لإنعاش تجارة الدولة.

وقد رحب صلاح الدين مع حالة الحرب القائمة مع الصليبيين بالتجار الإيطاليين، وفتح لهم بلاده، وقد نجحت جهوده في هذا الصدد، وتجلى ذلك في المعاهدات التجارية التي عقدها مع ممثلي البندقية وجنوة وبيزا. وكان صلاح الدين يهدف من وراء جذب تجار المدن الإيطالية إلى الاتجار مع مصر إلى فئدتين: الأولى ازدياد موارده؛ بسبب النشاط التجاري، والأخرى إضعاف تجارة الصليبيين ثم إضعاف مواردهم، بل إضعاف وجودهم كله بالمنطقة^(٥).

وكانت البندقية أول المدن التجارية الأوربية التي أعادت العلاقات

(١) الفلقشندي، صبح الأعشى، ١٢/٣٢٠.

(٢) النحال، الدائرة الجمركية، ص ١٧.

(٣) الأهل، أيام صلاح الدين، ص ١٠٤.

(٤) لبيب، سياسة مصر، ص ١٣٩-١٤٠.

(٥) العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ٧٢.

التجارية مع مصر، وتضمنت معاهداتها المعقودة مع صلاح الدين سنة (٥٦٩هـ/ ١١٧٣م) منحها تسهيلات واسعة لتجارتها، ثم جاءت جنوة في المرتبة الثانية، وعقدت معاهدة مع صلاح الدين في العام نفسه، وسمح لها بمقتضى هذه المعاهدة باتخاذ قنصل لها في مصر، كذلك أرسلت بيزا سفيرها في العام نفسه إلى القاهرة، وعقد مع صلاح الدين معاهدة تجارية ذات شروط سخية^(١).

ولم تنته العلاقات التجارية بين المدن الإيطالية التجارية والدولة الأيوبية بوفاة صلاح الدين عام (٥٨٩هـ/ ١١٩٢م)، فقد واصل خلفاؤه سياسته إزاء تجار الغرب، واستمروا يرحبون بهم، وقد قامت كل من بيزا والبندقية بإرسال سفير لكل منهما؛ لعقد معاهدة مع الملك العادل أخي صلاح الدين في بداية سنة (٦٠٥هـ/ ١٢٠٧م)^(٢).

كما عقدت في السنة التالية معاهدة مع سفير البندقية، وتعدّ هذه المعاهدة من أهم المعاهدات التي عقدتها البندقية مع الأيوبيين؛ إذ بمقتضاها أصبحت صاحبة المركز التجاري الأول بين الدول الأوربية في مصر، وقد جددت هذه المعاهدة أكثر من مرة سنة (٦١٢هـ/ ١٢١٥م)، ثم أرسلت في سنة (٦٣٦هـ/ ١٢٣٨م) سفارة إلى الملك العادل الثاني، وعقدت معه معاهدة تجارية جديدة جدّ فيها كثيرًا من الامتيازات، كذلك أرسلت سفارة أخرى في عام (٦٤٢هـ/ ١٢٣٤م) في عهد الملك الصالح نجم الدين أيوب؛ لتأكيد الامتيازات التي حصلت عليها سابقًا^(٣)؛ وبذلك يتضح مدى الأهمية التي

(١) أبوشامة، كتاب الروضتين، ١/ ٢٣٤، والقوصي، تجارة مصر، ص ١٤٨-١٤٩، ولبيب، سياسة مصر، ص ١٢٣-١٢٤.

(٢) القوصي، تجارة مصر، ص ١٥٠.

(٣) العربي، مصر في عصر الأيوبيين، ص ٢٠٦، والقوصي، تجارة مصر، ص ١٥١-١٥٢.

علقت عليها الدولة الأيوبية لعودة تجارة المرور عبر البحر المتوسط والبحر الأحمر، ودورها في ازدهار التجارة في المنطقة.

ومن جهة أخرى فقد اهتمت الدولة الأيوبية بتجار الكارمية^(١) في البحر الأحمر، وبالتنظيم الإداري لتجارتهم، فنظمت المكوس والضرائب الخاصة بها، ومن ذلك أن السلطان سيف الدولة طغتكين لما حكم اليمن سنة (٥٧٩هـ/ ١١٨٣م) وجه عناية كبيرة إلى الشؤون الاقتصادية، فنظم الضرائب الخاصة بالكارمية^(٢). وفي إطار اهتمام سلاطين الأيوبيين بتنظيم المعاملات التجارية الخاصة بطائفة الكارمية، قدموا لهم التسهيلات اللازمة حتى إنهم خصصوا لخدمتهم موظفًا حكوميًّا كبيرًا يهتم بهم، ويسهل لهم أمورهم، وهو (مستوفي البهار والكارم)، وتحدث القلقشندي عن اختصاص الموظف الذي يشغل هذه الوظيفة بقوله: «وموضوعها التحدث على واصل التجار الكارمية

(١) كارمية: مشتقة من الكارم، وقد اختلفت الآراء في تسمية الكارم، فهناك من يرى أنها مشتقة من الكانم وهي منطقة من السودان الغربي تقع بين بحر الغزال وبحيرة تشاد، ثم انتشر الاسم الكارم بين المشتغلين بتجارة البهار منها. وهناك من يعتقد أنها اقتبست من لفظة كاراريمه kuararima وهي لفظة مهريّة تعني حب الهال، وهو نوع من التوابل التي يتجرون فيها، ثم أصبحت كارم، وأطلقت على هؤلاء التجار. وقد يكون الاسم هندي الأصل فكلمة كاريم الهندية karyam تعني الأعمال، ويقصد بها الأعمال المرتبطة بين سكان الساحل الغربي من الهند وتجار الشرق. وهناك من يرى أن (كارم) تتألف من مقطعين كار بمعنى عمل أو حرفة، ويم بمعنى بحر فتصبح كاريم بمعنى حرفة التجارة في البحر. ليب، التجار الكارمية، ص ٦، وفهمي، زكي نعيم، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أو آخر العصور الوسطى، القاهرة، الهيئة العامة للكتاب، ١٩٧٣م، ص ١٤٢، والقوصي، تجارة مصر، ص ١٠١، وسالم، أهمية البحر الأحمر، ص ٣٠.

(٢) بصيلي، الشاطر، «الكارمية»، مجلة الجمعية التاريخية المصرية للدراسات التاريخية، العدد ١٣، ١٩٧٦م، ص ١٢٣، وحطيط، أحمد، «الكارم في عصر النماميك»، مجلة الفكر العربي، العدد ٥٤، ١٩٨٨م، والشمري، عدن، ص ٣٣٩.

من اليمن من أصناف البهار وأنواع المتجر، وهي وظيفة جليلة تارة تضاف إلى الوزارة، وتجعل تبعاً لها، وتارة تضاف إلى الخاص، وتجعل تبعاً لها، وتارة تنفرد عنها بحسب ما يراه السلطان^(١). وكان على مستوفي البهار والكارم مسؤولية أن يلحظ ويجرد كل الوارد على أيدي تجار الكارم من عدن، ثم جده إلى مصر والداخل إلى فنادقهم والمبيع للتجار الأوربيين، وبجانب الموظف نجد موظفين آخرين يساعدان هذا الموظف^(٢).

ولعل أهم دور قامت به السلطات الأيوبية لازدهار التجارة في البحر الأحمر يتمثل في حماية طرق التجارة، وقد وضع الفصل الأول الدور الكبير للأيوبيين في حماية البحر الأحمر وتأمينه، سواء من ناحية الأمن السياسي أم الاقتصادي. وسنعرض هنا بعض الأمثلة على ذلك، فقد كانت استعادة صلاح الدين لأيلة من أولويات اهتمامه التي قام بها لحفظ تجارة البحر الأحمر في مدة مبكرة من قيام الدولة، فقد أدرك صلاح الدين مدى خطورة احتفاظ الصليبيين بمثل هذا الموقع الإستراتيجي الحيوي، فقام باسترداده، وإبقاء حامية قوية به، ودعم بذلك مركز التجارة في البحر الأحمر من الجهة الشمالية^(٣).

كما عمل الأيوبيون على حماية التجارة فيها وتأمينها عندما تعرضت للأخطار من قبل حاكم الكرك أرناط الصليبي الذي عمل على إحراق المراكب في ميناء عيذاب، كما نهب مركبين قادمين بتجارة من اليمن، وإحراق كثير من الأطعمة في عيذاب كانت معدة لميرة مكة والمدينة، فاتجه الأيوبيون لمحاربتة حتى تمكنوا من القضاء عليه^(٤).

(١) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٣٢ / ٤.

(٢) القوصي، تجارة مصر، ص ١٧٦، وسالم، البحر الأحمر، ص ٣٢.

(٣) لبيب، سياسة مصر، ص ١٢٤.

(٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٣٤، ولبيب، التجار الكارمية، ص ١٨، والقوصي، تجارة مصر، ص ٥٣.

وعندما فتح الأيوبيون اليمن كان من ضمن أسباب فتحهم لها تأمين القوافل التجارية القادمة من الهند والصين إلى مصر عبر اليمن؛ لأن النشاط التجاري بين مدن البلدين قد بدأ يتعرض للتدهور؛ بسبب خوف التجار من الصليبيين بعد أن كان قد نشط كثيرًا في العصر الفاطمي^(١).

كما أخذت الدولة الأيوبية على عاتقها مواجهة هذه الأخطار، وحماية البحر الأحمر من شر غارات القراصنة، والعمل على تطهيره منها، فرصدوا سفنًا من أساطيلهم من أجل هذا الغرض بشكل خاص، واهتموا بتقوية الأسطول الحربي لحماية الطرق التجارية البحرية بشكل عام، وقد أكدت وثائق الجنيزة هذا الأمر في كثير من القضايا التي طرحتها، والتي تعلقت بخطر التجرم في البحر^(٢). وقد ورد أن السلطان سيف الإسلام طغتكين الذي حكم اليمن من سنة (٥٧٠-٥٩٣هـ / ١١٧٤-١١٩٦م) قام بإرسال الشواني؛ وذلك لحماية التجارة من السراق القراصنة، كما قام الأتابك سيف الدين سنقر؛ نائب الملك المعز إسماعيل بن طغتكين بعدن بتجريد حملة بحرية على جزيرة سوقطرة معقل القراصنة الهنود، وقد استخدم فيها خمسة شواني، ولكن مع أن الحملة لم توفق في تحقيق هدفها بالوصول إلى الجزيرة نتيجة رداءة الأحوال الجوية^(٣) فإنها دليل على حرص السلطات الأيوبية على حماية التجارة، ومحاربة القراصنة في البحر الأحمر، كما جرّد الأتابك سنقر على رأس حملة أخرى سنة (٦٠٢هـ / ١٢٠٥م) لمطاردتهم، ووصلت إلى قلعات في الهند^(٤).

ونتيجة لكثرة الإنفاق على سفن الشواني الذاهبة إلى الهند الذي كان

(١) حرب، اليمن والحجاز، ص ٩٦، والسروري، محمد عبده، الحياة السياسية ومظاهر الحضارة

في اليمن في عهد الدويلات المستقلة، الناشر المؤلف، ١٩٩٧م، ص ٣٠٥.

(٢) مالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٤، ومحمد، العلاقات بين الحجاز ومصر، ص ٣٠٧.

(٣) ابن المجاور، المستبصر، ص ٢٦٦-٢٦٧، وإبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٤٠-٤١.

(٤) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٣١.

يكلف الدولة الأيوبية ما بين ٥٠ و ٦٠ ألف دينار أخذ السلطان المسعود الأيوبي بنصيحة بعض الأكابر أن يفرض مبلغاً من المال على التجار مقابل حمايتهم، ولذلك فرضت ضريبة سميت ضريبة الشواني مقدارها ١٪، وبقي العمل بهذه الضريبة إلى سنة (٦٢٥هـ / ١٢٢٨م)، وهو ما يوافق نهاية الحكم الأيوبي في اليمن^(١).

وفي إطار حماية السلاطين الأيوبيين للنشاط التجاري في البحر الأحمر اهتموا بتوفير الأمن في الطرق البرية للتجار، ومن ذلك توفير الأمن بين موانئ مصر على البحر الأحمر، وبين النيل وواديه، واهتموا بمنطقة وادي العلاقي، وهي المنطقة الواقعة بين أسوان وعيذاب بوصفها أهم منطقة ازدهر فيها النشاط التجاري مع مدن اليمن، وشاهد ذلك ما أورده ابن جبير في كتابه عن الأمان الذي كان في هذه الطرق البرية^(٢)، كما ذكر المؤرخ ابن العميد أن السبل البرية كانت آمنة في عهد الأيوبيين، وأورد أن السلطان الكامل رتب خفراء على الطرق لحفظ التجار المترددين عليها، فكان التجار يعبرون تلك البراري الموحشة، والصحاري القاحلة دون أن يروعههم شيء^(٣). وبذل الأيوبيون اهتماماً بالغاً في المحافظة على طرق النقل والتجارة البرية الموصلة إلى البحر الأحمر، فكانوا يشرفون على القوافل وتنظيمها، ويزودونها بالأدلاء الذين يعرفون الطرق، ويعرفون موارد المياه وأنواعها، كما عملت السلطات الأيوبية على تأمين إقامة التجار، والمحافظة على أموالهم وأرواحهم، فقامت ببناء الفنادق والخانات لإقامة التجار وتسهيل تجارتهم^(٤).

(١) ابن المجاور، المستبصر، ص ١١٤، وأبو مخرمة، ثغر عدن، ص ٦١، وإبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٣٩.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٢.

(٣) ابن العميد، أخبار الأيوبيين، ص ٢٢.

(٤) فهيمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور =

كما نظمت السلطات في إطار المعاملات التجارية التي قد يتولد عنها الاحتكاك والمنازعات أمر القضاء؛ حفاظاً على الحقوق، بحيث جعلت في كل دائرة جمركية قاضياً خاصاً بها لفض المنازعات، كما أعطت الحكومة الأيوبية للتجار الأجانب امتيازات بأن يكون لهم محكمة خاصة داخل فنادقهم، ويقوم القنصل بالفصل بينهم في المنازعات التي تنشأ بين أبناء الجنسية الواحدة، أما في حالة وقوع النزاع بين أجنبي ومسلم فإن قاضي الدائرة هو المختص^(١).

كما اهتم الأيوبيون ببناء الفرضات على الموانئ؛ وذلك بهدف حماية التجارة، ومنع تهريب البضائع أو سرقتها. وكانت الفرضة من الأهمية بحيث كان التفتيش على البضائع والتجار يجري فيها، وقد كانت فرضة عدن التي بناها عثمان الزنجيلي؛ نائب عدن الأيوبي^(٢) من أشهر الفرضات التي أدت دوراً كبيراً في تجارة الشرق عبر البحر الأحمر.

ومن الإجراءات التي قام بها الأيوبيون في إطار المعاملات التجارية التفتيش على التجار وغيرهم عند دخولهم الموانئ التجارية، فبعد أن ترسو السفينة القادمة في الفرضة يدون الكاتب الذي كان يسمى (الكراني) المعلومات التفصيلية التي يدلي بها ربان السفينة (النوخدة) في سجلات خاصة، وبعد إكمال تدوينها يوقع عليها الربان. وهي معلومات تتضمن اسم الربان، والبلد الذي قدم منه، وأسماء التجار والبحارة على ظهر السفينة، وأنواع البضائع المحملة وكمياتها، وبعد تسجيل محتويات السفينة يصعد إليها نائب السلطان يرافقه المفتش الذي يسمى بالكاشف فيتولى تفتيش الرجال واحداً

= الوسطى، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٣م، ص ٢٥٢-٢٥٣، والقوصي،

تجارة مصر، ص ١٩٩-٢٠٢.

(١) النحال، الدائرة الجمركية، ص ٢٤.

(٢) أبو مخرمة، ثغر عدن، ١/١٤.

واحداً بدقه متناهية، وقد وصف ابن المجاور ذلك التفتيش بقوله: «ويصل التفتيش إلى العمامة والشعر والكمين، وحزة السراويل، وتحت الآباط...» كذلك تفتش النساء بالطريقة نفسها من قبل عجوز مخصصة لهذا الغرض^(١).

وكانت السلطات الأيوبية شديدة في محاسبة السفن، والتفتيش عليها من قبل موظفي الفرضة؛ وذلك لاستيفاء الرسوم منهم من جهة، وللتأكد من سلامتها، وضبط تجارتها من جهة أخرى^(٢). وكان هذا الأمر من الإجراءات التي قام بها الأيوبيون لحماية التجارة في البحر الأحمر؛ وذلك بحماية مصالح التجار، وتيسير المعاملات التجارية بالموانئ وتنظيمها، فضلاً عن ضبط عمليات التهريب والحد منها^(٣).

ومن الإجراءات التي اتخذت أيضاً على التجار والمسافرين في الموانئ العمل بجواز المرور، والكفيل الضامن للمسافر، وقد وضع ذلك ابن المجاور^(٤) بقوله: «ولو أراد بعض الناس الخروج لوداع مسافر من الباب لما قدر إن لم يكن معه خط جواز، وضامن يضمه بما يظهر عليه بعد وقت من مال أو عشور، فيكتب في الرقعة علامة الوالي، ويخرج بعد ذلك»، وقد أكدت السلطات الأيوبية اتباع نظام جوازات المرور، ووضعوا له نظاماً دقيقاً، فلم يكن أحد يستطيع الدخول أو الخروج من مصر من دون جواز المرور له ولتجارته، فكانت هذه الجوازات مهمة للتجار في أثناء سفرهم؛ لأنها كانت تكفل لهم الطمأنينة على أنفسهم وتجارتهم، وكانت تؤخذ براً أو بحراً^(٥).

(١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٣٩، وإبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٤٢.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٦٨-٦٩، وإبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٣٤.

(٣) أبو مخرمة، ثغر عدن، ١/٥٦-٥٧، وإبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٤٢.

(٤) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٣٩.

(٥) ابن سعيد، نور الدين أبو الحسن المغربي (٦٨٥هـ/١٢٨٦م)، بسط الأرض في الطول =

أما الأشخاص الغرباء أو غير المعروفين في المدينة، فإن الإجراء المتبع تجاههم عند سفرهم، هو خروج مناد ينادي عليه في الأسواق أن فلاناً بن فلان مسافر، فكل من له عليه دين أو قضية معينة يحضر عند الوالي؛ وبذلك يتأخر سفره، وفي حالة عدم ظهور مثل هذه الأمور يسمح له بالسفر^(١). إن هذه الإجراءات تدل على نظرة اقتصادية بعيدة المدى؛ لحماية التجارة والتجار، وتحقيق الأمن الداخلي؛ بهدف تنشيط العمل التجاري، كما أنها إجراءات فعالة وعملية لا تزال قائمة ومعمولاً بها في معظم دول العالم إلى الآن^(٢).

= والعرض، تحقيق: خوان قرنيط، المغرب، معهد مولاي الحسن، ١٩٥٨م، ص ٥٣،

وأبوالمحاسن، النجوم الزاهرة، ٦/ ٧٧.

(١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٣٩.

(٢) إبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٤٤.

طرق التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي^(١)

مثلت طرق التجارة البحرية في البحر الأحمر أهمية خاصة لحركة التبادل التجاري التي قامت بين الشرق والغرب خلال العصر الأيوبي، فقد كانت السلع تتبادل من خلال هذه الطرق البحرية بين مختلف الدول^(٢).

وكان البحر الأحمر - كما هو معروف - معبراً من معابر التجارة العالمية، وقد انقسمت طرق التجارة فيه إلى قسمين: طرق التجارة المحلية الداخلية، وهي التي ربطت بين موانئ البحر الأحمر نفسها، وطرق التجارة العالمية، وربطت بين البحر الأحمر ومناطق شرق آسيا وشرق إفريقيا وأوروبا، وبيان ذلك كالآتي:

طرق التجارة الداخلية بين موانئ البحر الأحمر:.

ارتبطت موانئ البحر الأحمر وجزره بشبكة من خطوط الملاحة الداخلية كانت تغلغ فيها سفن البحر الأحمر بغرض التجارة بين بلدانه وموانئه، كما خدمت هذه الطرق حركة نقل الحجاج - كما سبق أن ذكرنا في الفصل الثاني - إضافة إلى خدمة حركة نقل المسافرين في هذا البحر، وأهم هذه الطرق ما يأتي:

(١) انظر خريطة رقم (٥) عن طرق التجارة في العصر الأيوبي في الملحقات.

(٢) ابن خردادبه، المسالك والممالك، ص ٥٩-٦٨، وفهمي، طرق التجارة، ص ١١٥.

طريق من عدن إلى عيذاب حيث تنقل السلع الشرقية الواردة إلى عدن مباشرة إلى عيذاب، وتستغرق الرحلة فيه نحو عشرين يوماً^(١).

طريق من عدن إلى باب المنذب مروراً بمحاذاة الساحل الشرقي إلى غلافقة، والحردة، والشرجة، وحلي، والسرين إلى جدة، وقد خدم هذا الطريق حركة التجارة، إضافة إلى استخدام الحجاج والمسافرين القادمين من إفريقيا والهند له^(٢).

طريق من زبيد إلى عدن ينقل تجارة زبيد^(٣).

طريق من زبيد إلى سواحل الحبشة مروراً بجزر دهلك، والعقل، وباضع^(٤)، وقد خدم هذا الطريق الحركة التجارية بين زبيد والحبشة^(٥).

الطريق البحري من سواكن إلى عيذاب بمحاذاة الساحل^(٦).

الطريق البحري من سواكن إلى جدة، وقد أسهم هذا الطريق في تنشيط الحركة التجارية بين المنطقتين، إضافة إلى نقل الحجاج إلى جدة^(٧).

طريق من جدة شمالاً بمحاذاة الساحل، ويتفرع إلى فرعين: أحدهما

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣، وابن إياس، أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي (ت: ٩٣٠هـ / ١٥٢٤م)، نزهة الأمام في العجائب والحكم، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩٥م، ص ١٩٦.

(٢) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٧.

(٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٧.

(٤) باضع: جزيرة في البحر الأحمر، وكلام أهلها حبشي، وهي (مصوغ) حالياً. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١/ ٣٢٤.

(٥) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٨٤-٢٨٥.

(٦) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٢.

(٧) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٢٣، وابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٢٨-٢٦١، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٨.

يتجه إلى أيلة على خليج العقبة، والآخر يتجه إلى الطور والقلزم على خليج السويس، وتقطع مسافة هذا الطريق في عشرين يوماً، وتصل أحياناً إلى خمسة وعشرين تبعاً لاختلاف الرياح. وقد كان رؤساء المراكب يرغبون في السير في هذا الطريق؛ لقرب المراكب من بر الحجاز، ولكثرة المراسي فيه، بحيث يجد مرسى فيها في حال تغير البحر على صاحب المركب، وقد تأثر هذا الطريق كثيراً بسبب الحروب الصليبية، ولكنه عاد، واكتسب أهمية بعد استرجاع أيلة في بداية الحكم الأيوبي، إلا أن استخدام طريق عيذاب مدة طويلة قلل من أهمية هذا الطريق في العصر الأيوبي، ثم عادت له أهميته بعد اضمحلال عيذاب وفقدانها أهميتها في العهد المملوكي^(١).

طريق من جدة إلى الجنوب بمحاذاة الساحل مروراً بالموانئ اليمنية، ومنها إلى إحدى الجزر الكبرى، ثم إلى باب المنذب، وهناك تتفرع الطريق إلى فرعين: أحدهما يتجه يساراً إلى عدن، والآخر يتجه يميناً إلى شرق إفريقيا^(٢).

طريق من عيذاب إلى جدة، وقد خدم هذا الطريق حركة التجارة بين هذين الميناءين^(٣)، كما خدم هذا الطريق - كما سبق أن ذكرنا - الحجاج المغاربة والمصريين، وكان الطريق الرئيس للحج في العصر الأيوبي؛ نتيجة لخطورة الطريق الشمالي؛ بسبب الحروب الصليبية التي أعاققت القوافل في

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٧، والقلقشندي، صبح الأعشى، ٣/ ٥٣٧، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٣٤٩، والمقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٨٢، وفهمي، طرق التجارة، ص ١٤١. واختلفت الآراء عن تاريخ فقدان عيذاب أهميتها سواء لهجرتها عام ٧٦٠هـ أم تخريبها في عام ٨٣٠هـ، ولكن من الثابت أنها فقدت أهميتها منذ بداية تاريخ دولة المماليك الثانية. راجع سالم، البحر الأحمر، ص ١٠٠-١٠١.

(٢) البكري، المسالك والممالك، ١/ ٣٢٧، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٩.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٧، والمقرئزي، الخطط، ١/ ٥٦٦، وسالم، البحر الأحمر، ص ٦١.

تلك الطريق، وكانت الطريق هذه تقطع في ثمانية أيام، كما ذكر ابن جبير^(١).
طريق القصير إلى جدة لنقل السلع، ولكنه كان يعتمد عليه في الحج أكثر^(٢).
طريق من القصير إلى موانئ اليمن حيث كان التجار يسافرون من القصير
إلى زبيد، ثم عدن^(٣).

طرق التجارة الرئيسية مع البحر الأحمر:

ارتبط البحر الأحمر بطرق التجارة العالمية، فكان معبراً يربط بين الشرق
والغرب، وقد انقسمت هذه الطرق إلى قسمين رئيسيين: أحدهما يربط البحر الأحمر
بالهند والصين، والآخر يربط بين البحر الأحمر وشرق إفريقيا؛ وذلك كالآتي:

- طريق البحر الأحمر - الهند والصين:

تعدّ عدن المحطة الرئيسية في هذا الطريق حيث تصل إليها السفن عن
طريق موانئ البحر الأحمر - سبق أن وضحنا طرقها المحلية حتى تصل عدن -
ومن عدن كانت السفن تقلع إلى السند والهند والصين، وعند عدن يتفرع الطريق
إلى فرعين: الأول يتجه مباشرة في عرض البحر إلى الهند والصين. وقد تعود
السفن مقلعة من أحد موانئ الشرق إلى عدن في الطريق نفسه^(٤).

أما الفرع الآخر من عدن إلى الشرق فكان بمحاذاة ساحل بحر العرب إلى
عمان، ثم عن طريق الخليج العربي إلى بلاد فارس فالسند والهند عند ساحل
المليبار، ومن أحد موانئه تخرج السفن إلى الصين، وجاوة، وسومطرة^(٥).

(١) الرحلة، ص ٤٨.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ٣ / ٥٣٧، وفهمي، طرق التجارة، ص ١٣٤.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ٣ / ٥٣٧، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٩.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١ / ٥٤، والحميري، الروض المعطار، ص ٤٠٨، وفهمي، طرق
التجارة، ص ١٢٤، وإبراهيم، عدن، ص ٣٥٣، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٢.

(٥) العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٢-٣٥٣.

طريق البحر الأحمر - شرق إفريقيا:

ويخرج هذا الطريق من نقطتين: الأولى تبدأ من أحد موانئ البحر الأحمر إلى باب المنذب - كما سبق أن ذكرنا - ومنها تخرج إلى السواحل الإفريقية إلى زيلع في الحبشة، وغيرها من المراكز التجارية في شرق إفريقيا^(١).

أما النقطة الثانية فتخرج من عدن، وتنطلق مباشرة إلى شرق إفريقيا، وكانت المراكب تقلع من زيلع إلى اليمن فتصل إلى عدن في أربعة أيام^(٢)، وكذلك تقطع البحر الأحمر إلى جدة. كما ارتبطت بربرة بطريق بحري مباشر مع عدن^(٣).

وكانت السفن تقلع من زيلع لتسير على طول الساحل الإفريقي إلى مقديشو، ومنبسة، وكلوة حيث آخر محطة إفريقية على الساحل الشرقي^(٤)، إلا أن بعض السفن تقلع مباشرة من عدن إلى مقديشو دون المرور على زيلع لتصل إلى كلوة، وجزر القمر.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الرحلات البحرية إلى شرق إفريقيا كانت لا تحدث إلا في موسم الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تبدأ بالهبوب منذ شهر ديسمبر حتى مارس، وتعود هذه الرحلات بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي يبدأ هبوبها منذ شهر يونيو، حتى شهر أكتوبر^(٥).

وبما أن البحر الأحمر هو أحد أهم الطرق التي تربط بين تجارة الشرق والغرب فإن ارتباطه بالبحر المتوسط، وطرق ملاحته مع أوربا يشكل أهمية كبيرة

(١) العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٤ نقلاً من فارتيم، رحلات، ص ٦٦.

(٢) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠.

(٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٣٣، وفهمي، طرق التجارة، ص ١٧٥، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٤.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٧٠-٢٧٣، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٤.

(٥) العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٥٥-٣٥٦.

في تجارة الشرق وبسبب انفصال البحرين، ووجود يابسة تفصل بينها فقد كانت مصر والشام من أهم الطرق الموصلة لسلع الشرق إلى البحر المتوسط حيث ينقلها التاجر الأوربي إلى أوروبا، ومن هذا المنطلق وجبت الإشارة إلى أهم الطرق البرية التي ربطت بين موانئ البحر الأحمر في مصر والشام ثم البحر المتوسط.

وأهم تلك الطرق البرية:

الطريق البري بين عيذاب أو القصير وقوص عبر صحراء عيذاب، وتُقطع هذه الطريق في عشرين يوماً^(١)، ومن قوص تُنقل السلع عبر النيل إلى القاهرة والإسكندرية^(٢).

طريق بين أسوان وعيذاب حيث تقطع المسافة بينهما في خمسة عشر يوماً^(٣).
طريق بري بين القاهرة والسويس، وتقدر مسافته بثلاثة أيام^(٤).

طريق بري بين أيلة والحجاز حيث تخرج القوافل البرية محاذية للساحل إلى حقل^(٥)، ثم مدين^(٦)، والحوراء، والجار وصولاً إلى

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ١٣٤.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٠-٤٣، واليوزبكي، توفيق سلطان، تاريخ تجارة مصر البحرية في عصر المماليك، ص ٧٤، وسالم، البحر الأحمر، ص ٤٨-٥٢.

(٣) البكري، المسالك والممالك، ٢/ ٦٢٠، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ١٧٦-١٧٧، وسالم، البحر الأحمر، ص ٢٣، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٦٠.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٣٤٥، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ١٧٤، وسالم، البحر الأحمر، ص ٢٢.

(٥) حقل: مكان دون أيلة بستة عشر ميلاً، وقيل: هو حاقل ساحل تيماء، وقيل حقل قرية بجنب أيلة على البحر. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٢/ ٢٧٨-٢٨٨.

(٦) مدين على بحر القلزم محاذية لتبوك، ومدين اسم القبيلة، وهي مدينة قوم شعيب سميت بمدين بن إبراهيم عليه السلام؛ ولهذا قال الله تعالى: ﴿وَلِئَلَّيْ مَدِينُ أَخَاهُمْ شُعَيْبًا﴾ (هود: ٨٤). للمزيد ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٥/ ٧٧-٧٨.

مكة^(١). وفي طريق العودة كان لابد لقوافل التجار والحجاج أن تتوقف في ينبع حيث يقام فيها سوق كبير، ثم تواصل إلى أيلة^(٢).

طريق من أيلة إلى موانئ الشام على البحر المتوسط^(٣).

طريق بري بين مكة وجدة يخدم قوافل التجارة، وقوافل الحجاج^(٤).

ومن خلال هذا العرض لطرق التجارة البحرية الرئيسية يتضح مدى أهمية البحر الأحمر في التجارة العالمية في العصر الأيوبي، وارتباطه بالشرق من جهة، وبشرق إفريقيا من جهة ثانية، وأوروبا من جهة ثالثة، وكيف كان هذا البحر يضم شبكة واسعة من خطوط الملاحة المختلفة التي تمر عبره، إضافة إلى الطرق البرية بمحاذاة ساحليه والتي كانت تظهر مدى الازدهار التجاري الذي عاشه خلال العصر الأيوبي.

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٣٤٥، والقلقشندي، صبح الأعشى، ١٦/٥، وسالم، البحر الأحمر، ص ٢٢.

(٢) العميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٦١.

(٣) لمزيد من التفاصيل عن الطرق البرية في بلاد الشام، انظر غوانمة، إمارة الكرك الأيوبية، ص ٣٤٥-٣٤٠.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٣٤٥، وسالم، البحر الأحمر، ص ٢٢، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٣٦٠.

موانئ البحر الأحمر ودورها في تجارة العصر الأيوبي

كان لموانئ البحر الأحمر أهمية بالغة، بصفتها حلقة وصل في حركة تجارة البحر الأحمر الشرقية بين الشرق والغرب، في ظل هيمنة الدولة الأيوبية الفعلية على التجارة الدولية، وسيطرتها على مداخل البحر الأحمر في الجنوب ومخارجه في الشمال، وسيطرتها على الموانئ المصرية في البحر المتوسط، وبذلك كانت تشرف على أهم موانئ تجارة المرور، فازدهرت موانئه، وامتازت بتنوعها وانتشارها حسب المناطق المطلة عليها، وذلك كالآتي:

الموانئ المطلة على الساحل الشرقي

عدن:

تقع على ساحل بحر العرب، أو ما يسمى خليج عدن، ولكن مع ذلك لا يمكن إغفالها، أو عدم تناولها ضمن هذا الكتاب؛ لما تمثله من أهمية بالغة في تجارة البحر الأحمر، ولتحكمها في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر^(١)، فضلاً عن ارتباط اليمن السياسي مع الدولة الأيوبية المسيطرة على البحر الأحمر.

(١) فهمي، طرق التجارة، ص ١٣٦، وإبراهيم، محمد كريم، «الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين ٦ و٥هـ»، مجلة المؤرخ العربي، عدد ٣٥، السنة ١٤، بغداد، ١٩٨٨م، ص ٩٨.

وتكمن أهمية عدن في كونها ميناء مهمًا في التجارة الدولية على مر العصور، كما تقع على ملتقى طرق التجارة البحرية القادمة من الصين والهند وجنوب شرق إفريقيا والقادمة من البحر الأحمر والمتوسط؛ أي: أنها تشكل حلقة وسيط تجاري بين كثير من البلدان، وحفظت لنا موسوعة وثائق الجنيزة وصفًا حيًا لازدهار الحركة التجارية في ميناء عدن في العصر الأيوبي^(١).

فقد كان لها أثر فعال في النشاط التجاري منذ العصور القديمة، وامتد حتى العصر الإسلامي، وقد أسهب المؤرخون والجغرافيون والرحالون المسلمون في إيضاح أهمية عدن، فوصفها اليعقوبي: «بأنها مرفأً مراكب الصين»^(٢)، وقال عنها الهمداني^(٣): «بأنها أقدم أسواق العرب» ويذكر ابن خردادبه^(٤) أنها «قد توافرت فيها سلع السند والهند والصين والحبشة وفارس».

يضاف إلى أهمية عدن التجارية أهميتها الملاحية لكونها ميناء رئيسًا على طرق الملاحة البحرية بين المحيط الهندي والخليج العربي، والبحر الأحمر ومن بعده البحر المتوسط. فضلاً عن كونها نقطة تجمع للحجاج القادمين من الهند وجنوب شرق آسيا^(٥).

ازدهرت عدن خلال القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي بشكل كبير، ووصفها المقدسي^(٦) بأنها «دهليز الصين، وفرضة اليمن، وخزانة المغرب، ومعدن التجارات...» وأصبحت من أهم مراكز الجذب التجاري

(1) Goitein. S.D.A Mediterranean Society, California press 1988, vol, 1, p.112-, Goitein Letters, of Medieval Jewish Traders, pp.261-263

(٢) اليعقوبي، البلدان، ص ١٥٦.

(٣) صفة جزيرة العرب، ص ٦٤.

(٤) المسالك والممالك، ص ٦١.

(٥) حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٢٧، وعبدالعليم، أنور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، المجلس العام للمجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م، ص ٧٩.

(٦) أحسن التقاسيم، ص ٨٤.

في المنطقة^(١). كما زادت أهميتها في القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي؛ نتيجة اهتمام الدولة الفاطمية بها وبطريق التجارة الدولية عبر البحر الأحمر، فأصبحت مركزاً مهماً من مراكز تجارة الكارم^(٢).

وفي العصر الأيوبي استمرت عدن على شهرتها وازدهارها، فقد وصفها الإدريسي^(٣) بأنها «مرسى البحرين، ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين، وإليها يجلب متاع الصين».

وقد اهتمت السلطات الأيوبية في اليمن بعدن؛ وهذا كان له أكبر الأثر في ازدهارها، فقد بنى عمر بن عثمان الزنجيلي التكريتي؛ والي عدن الأيوبي سوراً حولها، كما بنى الفرضة، وجعل لها بايين^(٤).

غلافقة:

هي فرضة زبيد؛ إحدى المدن اليمنية التجارية الكبيرة التي اكتسبت شهرة كبيرة في العصر الإسلامي الوسيط^(٥). كانت مركزاً للصادر والوارد بين الشرق ومصر^(٦). وكانت مركزاً لتجار الكارم في جنوب البحر الأحمر وهذا ما زاد في أهميتها التجارية^(٧).

(١) الإصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٦، والمقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٢.

(٢) إبراهيم، عدن، ص ٢٧٨.

(٣) نزهة المشتاق، ١/ ٥٤، والقحطاني، تجارة الجزيرة، ص ٣٤٤-٣٤٥.

(٤) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٢٨.

(٥) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٥، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٢.

(٦) القحطاني، النشاط التجاري، ص ٩٩، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤٠، وعسيري، منيرة محمد، النشاط الاقتصادي في منطقة زبيد في عصر دولتي بني زياد وبني نجاح ٢٠٤-٥٤٤هـ / ١١٥٩-١١٥٩م، رسالة ماجستير غير منشورة، الرياض، جامعة الملك سعود، ٢٠٠٦م، ص ١٥٦.

(٧) لبيب، سياسة مصر، ص ١٣٨.

حلي ابن يعقوب:

وكانت من الموانئ المهمة في القرن الرابع الهجري، فقد أشار إليها المقدسي^(١) على أنها من المدن الساحلية العامرة. وقد بلغت أوجها في القرن السادس الهجري في العصر الأيوبي ووصفها الإدريسي^(٢) بأنها فرضة لمن صعد في القلزم، وبها جبايات على الداخل والخارج، وكل شي إليها يجلب. ويعتقد أن حلي بدأت بالتراجع بعد القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، فقد أشار ابن سعيد^(٣) إليها إشارة بسيطة^(٤).

الأهواب:

بُني هذا المرسى سنة (٥٣٢هـ / ١١٣٧م)^(٥)، وهو فرضة المراكب القادمة من عدن، وهو قريب من ميناء غلافقة المشهور؛ ولذلك يعتقد أنه لم يكتسب شهرة كبيرة، ولم يزدهر فضلاً عن سوء موقعه^(٦).

السرين:

وهو من الموانئ التي اكتسبت أهمية في العصر الأيوبي؛ إذ كان مخزناً للحبوب والخيرات، وقد أصبح محطة مهمة للمراكب التجارية، ومركزاً لجميع الضرائب، وقد أشار إلى ذلك الإدريسي^(٧) بقوله: «ولواليه وجابيه شيء معلوم، ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة، والنازلة».

(١) أحسن التقاسيم، ص ٨٥.

(٢) نزهة المشتاق، ١ / ١٣٨.

(٣) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥١.

(٤) العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤٢.

(٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٢٤٧.

(٦) عمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤٣.

(٧) نزهة المشتاق، ١ / ١٣٨.

ويعتقد أن شأنه قل بعد القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي؛ إذ لم تشر المصادر إليه^(١).

وقد كانت هناك عدة موانئ أخرى لكنها كانت أقل شهرة وأهمية، وقد ساعد على ظهورها ازدهار الطريق التجاري عبر البحر الأحمر^(٢). وكذلك صعوبة الملاحة فيه؛ إذ إن السفن التجارية كانت ترسو فيها إذا ما واجهتها أي مصاعب ملاحية^(٣)، ومن هذه الموانئ عُثْر، وهو المنفذ البحري لمدينتين مهمتين، هما: صعدة وصنعاء، وقد وصفها المقدسي^(٤) بأنها فرضة صنعاء، كما ذكرها ابن سعيد^(٥) على أنها من فرض اليمن.

كما عرفت بعض الموانئ التي كانت لها أهمية خاصة، مثل: الشرجة^(٦) والحدرة^(٧)، وكانت أهميتهما تكمن في كونهما مخازن للحبوب المجلوبة من الداخل، ومنها تنقل إلى عدن^(٨)، وكذلك المخا التي كانت من الموانئ اليمنية القديمة، وقد احتوت على خانات ومخازن كثيرة^(٩).

كما كان هناك عدد من الموانئ تحت اسم البنادر، وكانت وظيفتها خدمة المراكب التجارية، وتزويدها بالمياه العذبة والمؤن، ومن أهمها بندر اللحية،

(١) عمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤٥.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص ١٩، وعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤١.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٣٤٧، وحسين، الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، ص ١٥٩.

(٤) أحسن التقاسيم، ص ٢٨٥.

(٥) بسط الأرض، ص ٥١.

(٦) الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٣٣٤.

(٧) الحموي، معجم البلدان، ٢/ ٢٤٠.

(٨) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٥.

(٩) الحموي، معجم البلدان، ٢/ ٣٤.

وبندر كمران^(١)، وبندر جيزان، وغيرها^(٢).

جدة:

كان لجدة أهمية كبيرة في النشاط التجاري على الساحل الشرقي للبحر الأحمر؛ وذلك لكونها مرفأً للحجاز كله، وليس فقط مكة. فضلاً عن اتساعها ووقوعها بين مفترق طرق تتفرع إلى عدد من المدن الحجازية^(٣).

ويرجع اتخاذ جدة مرفأً لمكة إلى عهد عثمان بن عفان رَضِيَ اللهُ عَنْهُ سنة (٢٦هـ/ ٦٤٦م) حين اشتكى إليه الناس ما يلاقونه من تعب في ميناء الشعبية^(٤) الذي كان مرفأً لمكة قبل جدة؛ لكثرة ما فيه من الشعاب التي تعيق الملاحة، وطلبوا منه أن يجعل جدة مرفأً لمكة، فأمر بذلك^(٥). وفي جدة اعتاد التجار استبدال سلعهم في أسواقها، والتهيؤ منها لدخول بيت الله الحرام، ومتابعة تجارتهم في مكة أيضاً^(٦). فأخذت في النمو، وازدهرت بشكل كبير؛ نتيجة لأهميتها في موسم الحج^(٧)، واستمرت بالازدهار فقد أشارت إليها المصادر بأنها تأتي بعد مكة من حيث الأهمية التجارية في الحجاز^(٨).

(١) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٧، وكمران جزيرة في جنوب البحر الأحمر. للمزيد راجع المصري، رحلات فارتيماء، ص ٦٦.

(٢) عمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤٥.

(٣) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٤٥، والقحطاني، تجارة الجزيرة، ص ٣٤٥-٣٤٦.

(٤) الشعبية: قرية على شاطئ البحر على طريق اليمن، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٣٥١.

(٥) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٦٣، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤٦.

(٦) اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٨٢، وربيع، البحر الأحمر، ص ٢٠، وبقاسي، بلاد الحجاز، ص ٦٤.

(٧) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ٥١، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١١.

(٨) الإصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٣، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٨٩.

وقد ازدهرت جدة في العصر الأيوبي، فكانت الميناء والسوق الرئيس في الحجاز، فتقدم إليها السفن من عدن تفرغ حمولتها، ثم تنقل السلع بسفن البحر الأحمر إلى الموانئ الأخرى في الشمال؛ لأن السفن الكبيرة لا تستطيع الإبحار نحو الشمال بسبب الشعب المرجانية^(١)؛ ونتيجة لذلك ازدهرت جدة، فقد ذكر ابن جبير أنه رأى بجدة أثر سور محيط بها^(٢).

وظل ميناء جدة مركزاً مهماً من مراكز تجارة الشرق، وتجارة الكارم طوال العصر الأيوبي، وتذكر وثائق الجنيزة أن تجار الأندلس والمغرب اعتادوا بيع بضائعهم من منتجات بلادهم في مصر والشام، وأنهم كانوا إذا لم يجدوا نجاحاً أو سوقاً لتجارتهم يتجهون إلى جدة حيث يجدون فيها أسواقاً رائجة لتجارتهم^(٣).

ينبع:

وهي من الموانئ الحجازية التي أسهمت في تجارة البحر الأحمر في العصر الأيوبي، وهي مدينة تنقسم إلى قسمين: ينبع النخل، ونبع البحر، وقد اشتهرت ينبع بعد أن أصبحت ميناء للمدينة المنورة، ومنفذاً لها عبر البحر الأحمر^(٤). وتعد الميناء الثاني من حيث الأهمية في الحجاز بعد جدة^(٥). وكانت المحطة البرية والبحرية للحجاج؛ ولذلك أصبحت سوقاً مهمة^(٦).

وقد ازداد ميناء ينبع في الازدهار منذ سنة (٦٢١هـ / ١٢٥٤م) حين جعله الأيوبيون ميناء رئيساً للمدينة بدل الجار، فأصبحت أغلب المؤن التي تصل

(١) عمایرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٤٨.

(٢) الرحلة، ص ٧٩.

(٣) ربيع، وثائق الجنيزة، ص ١٤-١٥، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ٢٩٥.

(٤) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٦٤-٦٥، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٨٩.

(٥) سالم، البحر الأحمر، ص ١٤٣.

(٦) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٦٤، وعمایرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٥٣.

المدينة من مصر عبر هذا الميناء، وقد أسهم هذا الميناء في ازدهار المدينة المنورة تجاريًا منذ بداية القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي^(١).

الجار:

وهو من الموانئ الثانوية التي أدت دورًا في تجارة البحر الأحمر، وكان ميناء للمدينة المنورة، وقد كان ميناء معروفًا قبل الإسلام، ثم اكتسب أهمية بعد اهتمام الخلفاء الراشدين به^(٢)، وتبرز أهمية الجار لكونها فرضة المدينة المنورة، وهي من المراكز الدينية المهمة للمسلمين بعد مكة، إذ تشد الرحال إلى المسجد النبوي، للسلام على الرسول عليه الصلاة والسلام؛ لذلك أخذت الجار صفتين رئيسيتين: إحداهما: دينية، وهي أنها في موقع وصول قوافل الحجاج التي تقدم إلى المدينة المنورة، ومنها إلى مكة. وثانيتها: تجارية في موقع وصول السفن التجارية التي تتاجر مع المدينة وغيرها من المدن.

ولكن ضعف شأن هذا الميناء منذ القرن الرابع الهجري؛ نتيجة تسلط الأعراب عليه بالسلب والنهب^(٣). وفي العهد الأيوبي ظلت أوضاع الجار على ما هي عليه من عدم الاستقرار؛ وهذا ما جعل الأيوبيين يتخذون ميناء ينبع ميناء رئيسًا للمدينة سنة (٦٢١هـ/ ١٢٢٤م) كما سبق أن ذكرنا.

(١) اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر البحرية، ص ٨٢، وبقاسي، بلاد الحجاز، ص ٦٥، ومالكي،

بلاد الحجاز، ص ٩١، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١٤.

(٢) الحميري، الروض المعطار، ص ١٥٣، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ١٣.

(٣) مالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٠، والسليمان، النشاط التجاري في شبة الجزيرة العربية أواخر

العصور الوسطى ١٢٥٠-١٥١٧م، القاهرة، مكتبة الأنجلو، د.ت، ص ٩٢

أيلة:

تقع أيلة على طرف اللسان الشرقي للبحر الأحمر أو ما يعرف بخليج العقبة، وهي آخر الحجاز، وأول الشام، وقد كانت مركزاً مهماً و متميزاً يخدم تجارة البحر الأحمر والشرق منذ العصور القديمة، وذلك بحكم موقعها الجغرافي المرتبط بطرق التجارة البحرية المتصلة مع الموانئ الأخرى، وبطرق التجارة البرية المؤدية إلى بلاد الشام، وإلى مصر^(١)، وبصفتها محطة مهمة على طريق قوافل الحج المصري والشامي^(٢). فكانت تُعقد فيها الأسواق الموسمية في موسم الحج، وتنشط حركة البيع والشراء^(٣).

وقد حظي ميناء أيلة باهتمام كبير في العهد الأيوبي؛ وذلك لأهمية موقعه في الصراع الصليبي الإسلامي، فقد كانت أيلة مدخلاً للبحر الأحمر من الجهة الشمالية، وفقدان السيطرة عليها فيه تهديد لتجارة البحر الأحمر برمتها، فضلاً عن تهديد الأماكن المقدسة في الحجاز^(٤).

وقد سخر صلاح الدين تجارة هذا الميناء القادمة عبر البحر الأحمر من الهند والصين لخدمة نضاله ضد الصليبيين^(٥). وحرص السلطان الأيوبي على حماية لها من ثقات أصحابه، وزودها بما تحتاج إليه من أسلحة ومؤن. كذلك استقبل عندها قافلة من أهله قادمة من الشام؛ وهذا يدل على ما أسهمت فيه

(١) الحموي، معجم البلدان، ١/ ٢٩٢.

(٢) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٥٢، وعبدالعليم، الملاحاة وعلوم البحار، ص ٧٩.

(٣) العميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٥٤.

(٤) سبق في الفصل الأول بيان أهمية أيلة الأمنية، وما تمثله في الصراع الصليبي الإسلامي في البحر الأحمر.

(٥) ابن الأثير، الكامل، ١١/ ٣٦٥، وأبو شامة، كتاب الروضتين، ١/ ١/ ٢/ ٥١٦، وغوانمة، أيلة، ص ٧٢.

من دور بعد استردادها. كذلك كان يرسل حامية مع القوافل التي تخرج عبر هذا الطريق لكي تصل آمنة إلى بلاد الشام^(١).

موانئ الساحل الغربي:

القلزم «السويس»:

وهذا الميناء يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر بالقرب في رأس خليج السويس^(٢) وقد عرفت القلزم منذ القدم، وازدهرت في العصر الإسلامي خلال القرون الخمسة الأولى، وقد وصفت بأنها «خزانة مصر، وفرصة الحجاز، ومغوثة الحاج»^(٣).

وكانت السلع والمؤن التي تنقل براً على الإبل من القاهرة إلى القلزم لتحمل في السفن إلى موانئ البحر الأحمر الأخرى، ومنها إلى الهند والصين، وعند عودة هذه السفن إلى القلزم تفرغ من السلع لتنقل براً إلى الفرما^(٤)، والقاهرة^(٥).

ولكن يبدو أن أهميتها تراجعت منذ منتصف القرن الخامس الهجري؛ نتيجة لتعرضها لهجمات البدو المتكررة عليها، فالإدريسي ذكر أن «أكثرها

(١) المقريزي، تقي الدين أبو العباس أحمد بن علي (ت: ٨٤٥هـ / ١٤٤١م)، اعجاز الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، دار الفكر العربي، ١٩٤٨م، ٣/ ٣٢٠، وعاشور، الحركة الصليبية، ٧٢٦/١.

(٢) عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص ٧٩، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٥٨.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٦٧، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ٢٩٢.

(٤) الفرما: مدينة على الساحل من ناحية مصر، وهي مدينة قديمة بين العريش والفسطاط قرب قطية، وشرقي تينس على ساحل البحر على يمين القاصد إلى مصر، وبينها وبين بحر القلزم المتصل ببحر الهند أربعة أيام، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤ / ٢٥٥-٢٥٦.

(٥) المقريزي، الخطط، ١/ ٥٩٦، واليوزبكي، تاريخ تجارة مصر البحرية، ص ٨٠.

خراب لتسلط العرب عليها»^(١) وقد استخدم بدر الدين لؤلؤ هذا الميناء عندما حمل المراكب إلى القلزم، وأعاد تجميعها وإنزالها في البحر الأحمر؛ وهذا يدل على جودة هذه المدة.

وبعد تلاشي القلزم وانخفاض شأنها أنشأ التجار محطة جديدة لهم بجوارها، وهي السويس التي تقع إلى الجنوب من القلزم على مسافة ميل واحد^(٢). وبذلك حلت السويس محل القلزم، وأصبحت الميناء الرئيس.

عيذاب:

يعد ميناء عيذاب المواجه لميناء جدة على الساحل الغربي للبحر الأحمر من أهم الموانئ التي كان لها دور كبير في تجارة البحر الأحمر في العصر الأيوبي^(٣)، وقد شهد هذا الميناء عصرًا ذهبيًا لمدة ثلاثة قرون في العصور الوسطى^(٤) فقد كان ميناء عيذاب فرضة مشهورة ومجمع التجار برًا وبحرًا، ومرفأ لمراكب التجار والحجاج إلى جدة، ترد إليه سلع الهند والصين من طريق عدن^(٥)؛ ولذلك أسهمت المصادر في وصف هذا الميناء وأهميته، ولقلة الشعب المرجانية في مياه هذا الميناء، وموقعه المتميز، فقد كان من الموانئ التي يفضلها كثير من رؤساء المراكب للرسو فيه^(٦).

(١) نزهة المشتاق، ١/ ٣٤٨.

(٢) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ٣٨٨، والمقريزي، الخطط، ١/ ٥٩٥، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٦٠.

(٣) ربيع، البحر الأحمر، ص ١١٧، وسالم، البحر الأحمر، ص ٤٥-٤٧.

(٤) عبدالعليم، الملاحة وعلوم البحار، ص ٨٠.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ٥/ ١٤٥، وابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٠، وابن جبير، الرحلة، ص ٧٣-٧٤، والبيوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٨١.

(٦) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٣/ ٥٣٦، وربيح، البحر الأحمر، ص ١٧، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٢.

وقد ظهرت أهمية عيذاب بشكل كبير منذ القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي، وعدت من أعظم مراسي العالم؛ بسبب أعداد السفن الكبيرة التي كانت ترسو فيها من الهند^(١). وكانت البضائع تنقل على الإبل من عيذاب عبر الصحراء إلى أسوان، ومنها بالسفن النيلية إلى القاهرة^(٢).

وفي العهد الأيوبي ازدادت أهمية عيذاب، وقد شهد بذلك ابن جبير في قوله عنها: «هي من أحفل مراسي الدنيا؛ بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها، وتقلع منها زائداً إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة»^(٣). وبازدهار التجارة في هذا العصر زادت أهميتها أكثر فأكثر. فقد ورد ذكر هذا الميناء كثيراً في وثائق الجنيزة الخاصة بالعهد الأيوبي؛ إذ كانت منتجات الشرق وخصوصاً التوابل تأتي من عدن إلى عيذاب، وكان التجار المسلمون والذميون من رعايا المسلمين يدفعون الزكاة، وضريبة واجبة الذمة^(٤).

ويصف ابن جبير^(٥) كثافة الحركة التجارية في هذا الميناء، وأنواع السلع الواردة، وتوافر الأمن فيه بقوله: «والقوافل العيذاوية والقوصية صادرة وواردة، والمفازة معمورة أمناً... ورمنا إحصاء القوافل الواردة والصادرة فما تمكن لنا، ولاسيما القوافل العيذاوية المتحملة بسلع الهند، الواصلة إلى اليمن، ثم من اليمن إلى عيذاب، وأكثر ما شاهدناه من ذلك أحمال الفلفل، فلقد خيّل لنا كثرته أنه يوازي التراب قيمة، ومن عجيب ما شاهدناه أنك ترى أحمال الفلفل والقرفة، وسائرهما من السلع مطروحة لا حارس لها».

(١) باقاسي، بلاد الحجاز، ص ٦٥، والمكي، بلاد الحجاز، ص ٩٣.

(٢) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٦٥/٣.

(٣) الرحلة، ص ٧٣.

(٤) ربيع، وثائق الجنيزة، ص ٢١، البحر الأحمر، ص ١٨.

(٥) الرحلة، ص ٧١-٧٢.

وقد استمرت عيذاب في خدمة التجارة والحجاج، وكانت مركزاً مهماً من مراكز تجارة الكارم، ومحطة تجارية مهمة بلغت أوج ازدهارها في العهد الأيوبي، ثم بعد ذلك بدأت عيذاب بالتراجع في نهاية الدولة المملوكية الأولى، وفقدت كثيراً من أهميتها^(١).

القصير:

يقع ميناء القصير شمال ميناء عيذاب، ويعد أقرب موانئ البحر الأحمر القريبة إلى قوص، التي تعد أهم المدن التجارية الواقعة على النيل، وعدت القصير فرضة قوص على البحر الأحمر^(٢).

وفي القرون الثلاثة الميلادية الأولى كان للقصير أثر تجاري فعال، ثم هجرت مدة كبيرة من الزمن إلى أن عادت أهميتها في العهد الأيوبي حين استُخدمت مركزاً تجارياً مهماً مع اليمن وشرق إفريقيا والهند^(٣).

وعدت القصير الميناء الثاني لمصر على البحر الأحمر بعد عيذاب، وتكمن أهميتها في كونها محطة لقوافل الكارمية حيث كانت البضائع تحمل منها براً إلى قوص، ثم بالمراكب النيلية إلى فندق الكارم في الفسطاط^(٤). وقد أسهمت القصير في التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر في العصر الأيوبي بشكل كبير، ويؤكد ذلك قطع من الخزف الصيني المعروف بالسيلادون، وغيرها من التحف الواردة من الصين، وجدت في الحفائر الأثرية في موقع القصير القديم، ويرجع تاريخها إلى القرنين الخامس والسادس الهجريين^(٥).

(١) العمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٦٦-٦٧.

(٢) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ١٦٣، ومحمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ٢٩٢.

(٣) سالم، البحر الأحمر، ص ٦٣-٦٦، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٦١.

(٤) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٥٣٦/٣، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٦٢.

(٥) سالم، أهمية البحر الأحمر، ص ٦٨.

كما تأكدت أهمية القصير التجارية في العصر الأيوبي من خلال تقارير البعثة الأثرية التي قام بها فريق العمل من جامعة سوثمبتون (University of Southampton)، وأسفرت عن مجموعة من اللقى والوثائق العربية التي تضمنت خطابات الشحن، وأسماء البضائع، وكذلك عددًا من الدراهم المضروبة في القاهرة في عهد صلاح الدين، والصالح نجم الدين أيوب، ونقف من خلال وثائق القصير على أهمية ميناء القصير في العصر الأيوبي، فقد كان يعج بالحركة التجارية، ومن خلال وثائق الشحن يبدو أن ميناء القصير كان يقوم بتصدير القمح إلى الحجاز إضافة إلى السلع الأخرى التي كانت تصدر إلى اليمن، كما كانت ميناءً مهمًا للتوابل^(١).

من خلال ما سبق نجد أن القصير كانت له أهمية كبيرة توازي أهمية ميناء عيذاب على عكس ما يرى بعض الباحثين أنه لم يبلغ أهمية عيذاب في تلك الحقبة، وقد ظل ميناءً مهمًا حتى العصر المملوكي حين بدأت أهميته في التراجع^(٢).

سواكن:

هي جزيرة صغيرة تقع ضمن أرخبيل عرف باسمها على الجانب الغربي في ساحل البحر الأحمر إلى الجنوب من عيذاب^(٣)، ويعدّ ميناء سواكن المنفذ

(١) تنقيبات بعثة جامعة سوثمبتون عام ١٩٩٦م في ميناء القصير الذي يبعد ستة كيلومترات شمال المدينة الحالية التي نشرت في عام ٢٠٠٣م؛ ولأهميتها في الكشف عن حركة التجارة في البحر الأحمر فقد قام GUO.Li في نشر أعمال البعثة في كتابه المعنون «Thirteenth Century The Arabic Documents from Quseir, Brill, 2005» وراجع نماذج من هذه الوثائق في الملحقات. سالم، البحر الأحمر، ص ٦٨-٧٠.

(٢) العمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٦٢.

(٣) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣/٢٧٦، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٦٨.

البحري الرئيس لبلاد السودان والحبشة، حيث تصلها من الداخل بضائع النوبة والحبشة، وبخاصة الرقيق واللؤلؤ والشمع والعسل والسمن التي تصدر منها^(١). وكانت السفن التجارية تصل إليها من اليمن وجدة، كما عدت من المحطات المهمة للتجار الكارمية^(٢)، ولكنها مع ذلك كانت ميناء ثانويًا في العهد الأيوبي، ولم تصل شهرته إلى شهرة ميناء عيذاب، وعدن، وجدة؛ لذلك اقتصر نشاطها الرئيس على تصدير سلع المناطق الداخلية في النوبة والحبشة، كما ذكر سابقًا.

ومن خلال ما سبق يتضح لنا أهمية موانئ البحر الأحمر في ازدهار التجارة في العهد الأيوبي وكيف كان لهذه الموانئ دور بارز في إحياء حركة التجارة في هذا البحر، وهذا ما أعطى هذا البحر بعدًا تجاريًا مهمًا لا على مستوى التجارة المحلية فقط، ولكن على مستوى التجارة العالمية في ذلك الوقت، لكونه معبرًا للتجارة الشرق إلى أوروبا، كما يتضح اهتمام السلاطين الأيوبيين بهذه الموانئ وحماتها. كما نلاحظ أن عددًا من هذه الموانئ كان لها أهمية تجارية من جهة، ومن جهة أخرى تعد مركزًا لطرق الحج.

(١) الحميري، الروض المعطار، ص ٣٣٢، وابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٢.

(٢) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥١.

مظاهر ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي

تعددت مظاهر ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي، ولعل أهم هذه المظاهر هي تجارة الكارم، وما تمثله من أهمية في تجارة البحر الأحمر؛ لكونها المحرك الرئيس لهذه التجارة، كما تعددت مظاهر ازدهار تجارة البحر الأحمر من خلال تنوع الصادرات والواردات، وتعدد المنشآت والمؤسسات التجارية، وكذلك من خلال المعاملات التجارية ونظمها، ووسائل التبادل التجاري، وسنعرض لأهم هذه المظاهر كالاتي:

١- تجارة الكارم:

تنسب تجارة الكارم إلى «الكارمية»، وهم فئة من كبار التجار اشتغلوا بتجارة الهند والشرق الأقصى وشرق إفريقيا، واشتملت تجارتهم على التوابل والبهارات والسلع الأخرى^(١)، وهم تجار الجملة، وأصحاب الصفقات الكبرى، وقد أصبحت أعدادهم كبيرة جداً في العصر الأيوبي^(٢)؛ لذلك عدت تجارتهم من أهم مظاهر ازدهار التجارة في هذا العصر.

(١) لبيب، تجار الكارمية، ص ٦، والقوصي، عطية، «أضواء جديدة على تجارة الكارم»، القاهرة،

المجلة التاريخية المصرية، مطبعة الجبلاوي، ١٩٧٥م، ١٧/٢٢.

(٢) المقرئ، السلوك، ١٠٣/٢.

اتضح الكيان التجاري للكارمية في عهد الدولة الفاطمية، إذ ترجع أول إشارة إليهم في المصادر إلى سنة (٤٥٦هـ / ١٠٦٣م) عندما أشار ابن أبيك الدواداري إلى تأخر التجار، وانقطاع الكارم؛ وذلك زمن الخليفة المستنصر بالله الفاطمي (٤٢٧-٤٨٧هـ / ١٠٣٦-١٠٩٤م)؛ بسبب حوادث الشدة المستنصرية وخصوصاً سنة (٤٥٠هـ / ١٠٥٨م)؛ وهذا دليل على أن نشاط التجار الكارمية بدأ منذ العهد الفاطمي إن لم يكن قبل ذلك، واستمر طوال العصر الأيوبي، وشطرًا من عصر المماليك^(١).

وقد ازدهرت تجارة الكارم في العهد الأيوبي؛ نتيجة لما قام به السلاطين الأيوبيون، وعلى رأسهم صلاح الدين من جهود كبيرة في سبيل حماية التجارة فيه حتى إنه بلغ من انتشار الأمن أنه كانت أحمال الفلفل تبقى ملقاة في الطريق أيامًا حتى يأتي صاحبها، ويأخذها^(٢).

وقد كان لسياسة الأيوبيين هذه في البحر الأحمر دور في تحديد مستقبل التجار الكارمية، فقد تركت لهم تلك السياسة الميدان خاليًا؛ لينهضوا بتجارتهم الكبرى بين الشرق والغرب في البحر الأحمر، ومصر، بل في موانئ البحر المتوسط أيضًا، حيث يلتقون التاجر الغربي ليشتري سلع الشرق منهم^(٣).

والدولة الأيوبية كانت حريصة على إقرار النفوذ التجاري الإسلامي في البحر الأحمر في أيدي التجار الكارمية، وفي تشجيعهم على التوسع في تجارتهم، حتى أصبحوا أهم طبقة تجارية في الدولة. وقد كان التجار الكارمية من ناحيتهم يعون هذا الأمر من جانب الدولة، ويقدرونه حق قدره، وقد

(١) الدواداري، أبو بكر بن عبدالله بن أبيك (٧٣٦هـ / ١٣٣٥م)، الدرّة المضية في أخبار الدولة الفاطمية، تحقيق صلاح الدين المنجد، القاهرة، ١٩٦١م، ٦/ ٨٠، وربع، بحر الحجاز، ص ٤١٠، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٣.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ٧٢.

(٣) ليب، التجار الكارمية، ص ١٠.

اتضح ذلك عندما هاجم أرناط البحر الأحمر، وهجم على عيذاب، حيث قدم التجار الكارمية من عدن إليها بعد خروجه، وهناك طلب منهم صلاح الدين أن يحصل زكاة أربع سنوات مقدمة حتى يستطيع مواجهة هذا الخطر، وقد وافقوا على ذلك مساعدة له^(١).

وهذا يدل على حرصهم على تجارة المنطقة وتأمينها بمساعدتهم صلاح الدين، والوقوف إلى جانبه، وتسخير إمكاناتهم لخدمة أهدافه، فضلاً عما تدل عليه هذه الرواية من قوة طاقاتهم المالية، وعظم ثرواتهم. وهذا الأمر ليس بمستغرب أن يؤدي الكارمية زكاة أموالهم عن طيب خاطر للسلطان الذي يرعى مصالحهم، ويوظف مركزهم الاقتصادي، ويدافع عنهم؛ لذلك ارتفع شأن تجار الكارمية ليس في سوق التجارة وحدها، بل أصبح لهم شأن كبير في تداول الأموال الضخمة، والقروض الهائلة، حتى إن الدولة كانت تستدين منهم^(٢).

كما كان للكارمية دورٌ مهم في الذود عن ديار الإسلام بما قدموه للدولة من الجند والمال والسلاح في سبيل الدفاع عن البلاد الإسلامية من العدوان الخارجي، فقد كان للتجار الكارمية جنود وخيالة يشتغلون لحسابهم لحماية قوافلهم^(٣).

وكان من اهتمام الأيوبيين بتجارة الكارم أن قام تقي الدين عمر - ابن أخي صلاح الدين - الذي حكم مصر نيابة عن عمه عندما خرج لملاقاة حملة أرناط سنة (٥٧٩هـ / ١١٨٣م) ببناء فندقهم الكبير في الفسطاط على شاطئ

(١) المقريزي، السلوك، ١/ق١/٧٣-٧٤، وليب، التجار الكارمية، ص ١٠-١١.

(٢) ليب، سياسة مصر، ص ١٣٩.

(٣) الأسدي، محمد بن محمد بن خليل (ت: ٨٥٤هـ / ١٤٥٠م)، التيسير والاعتبار والتحرير والاختبار فيما يجب من التدبير والتصرف والاختيار، دار الفكر العربي، ١٩٦٧م، ص ٢٢، وليب، التجار الكارمية، ص ٢٨-٣٠، وسياسة مصر، ص ١٣٩.

النيل، وقد أوقف هذا الفندق على سكن تجار الكارم^(١)، وبذلك أصبح لهم مركز في داخل الأراضي المصرية، وانتظم نشاطهم فيها.

وكان لتجار الكارم محطاتهم التجارية الممتدة على البحر الأحمر، ومن أهمها عيذاب، وجدة، وغلافة «زبيد»، وعدن حيث تصل السلع الشرقية، ويتولون هم ووكلائهم تصديرها من عدن إلى مصر والشام لبيعها على تجار المدن الإيطالية، ومنها إلى أوروبا^(٢).

ويذكر ابن سعيد أن سواكن كان لها نشاط تجاري مرموق مع التجار الكارمية، أما زيلع فكانت من أهم موانئ الحبشة التي تتجمع فيها سلع المنطقة التي يحملها الكارمية إلى مصر، كما كانت دهلك من موانئ الكارمية المعروفة على البحر الأحمر، وهمزة اتصال بين المحيط الهندي ومصر^(٣).

وقد احتكر التجار الكارمية تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي وبخاصة تجارة التوابل، وبالأخص الفلفل والسلع الشرقية الأخرى، وهذه التجارة المربحة جعلت من تجار الكارم الطبقة المفضلة والمميزة لدى سلاطين مصر؛ لكثرة الضرائب المجبأة منهم^(٤).

ويضاف إلى دورهم التجاري اشتغالهم في الأعمال المصرفية، وفي السفارة بين الحكام والسلاطين، وقد نال تجار الكارمية مكانة كبيرة لدى السلاطين، وكان أكثرهم مالاً وجاهاً ونفوذاً يتولى رئاسة طائفتهم، ويخضع له سائر التجار، حتى أكابرهم، وله مكانة عظيمة في بلاد السلطان في مصر

(١) ابن دقماق، الانتصار، ٤/ ٣٥-٤٠، ولييب، التجار الكارمية، ص ١٢، وسياسة مصر، ص ١٣٧.

(٢) لبيب، تجار الكارمية، ص ١٩، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٢٨.

(٣) لبيب، تجار الكارمية، ص ١٩-٢٠.

(٤) ربيع، البحر الأحمر، ص ١١٦، وبقاسي، بلاد الحجاز، ص ٦٧.

فضلاً عن مكانته المرموقة في البحر الأحمر واليمن والحجاز أيضاً^(١).

وقد ظهرت من بينهم أسر كبيرة عرفت بثرائها واتصالاتها بالسلطين والحكام، وأهمها أسرة «الخروبي»، و«ابن كويك»، و«ابن مسلم»، و«التكريتي»، و«الكريمي»، وغيرهم^(٢).

وقد كان للكارمية دورٌ بارزٌ في المجتمع، وظهرت مظاهر ثرائهم في بناء كثير منهم للمساجد والمدارس والمستشفيات في المدن الإسلامية المهمة كمكة، والفسطاط، والإسكندرية، كما أن بعضهم عمل بالتدريس والقضاء، بجانب اشتغالهم بالتجارة^(٣).

من خلال ما سبق يتضح كيف كانت تجارة الكارم في العصر الأيوبي توضح جانباً من التقدم والازدهار التجاري من خلال المكانة الاجتماعية التي وصل إليها تجار الكارمية، فالتاجر في السابق لم يكن يعد من طبقة الأغنياء أو من أصحاب النفوذ في الدولة، إنما كان كصاحب الحرفة، أما في العصر الأيوبي فقد وصل من المكانة والقوة ما يجعله يعد القوافل الكبيرة، ويحميها بجنده وخيالته التي تشتغل لحسابه، وبلغت ثرواتهم أحجاماً كبيرة وصلت إلى ألف دينار، وربما أضعاف ذلك^(٤).

كما يتضح أن نجاح الأيوبيين في إقرار نفوذهم في البحر الأحمر، وقيامهم بتنظيم شؤون التجارة في مصر واليمن والحجاز، وغيرها من بلدانه وموانئه كان كفيلاً باستقرار التجار الكارمية، وتنامي نشاطهم في تلك الأرجاء. كما تجلت عظمتهم التجارية، وتأكدت باستجابتهم للاتصال الخارجي بين

(١) لبيب، تجار الكارمية، ص ٣٤.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص ٣٤-٣٦، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٣٦.

(٣) ربيع، البحر الأحمر، ص ١١٦.

(٤) الأسدي، التيسير والاعتبار، ص ٢٢، ولبيب، التجار الكارمية، ص ٣٠.

الشرق والغرب؛ إذ أصبحوا التجار المسيطرين على تجارة الشرق.

٢- الصادرات والواردات عبر البحر الأحمر وموانئه:

كانت موانئ البحر الأحمر خلال العصر الأيوبي محطات تجارية مهمة لمرور السلع المختلفة بين الهند والصين والجزيرة العربية وشرق إفريقيا ومصر وأوروبا. وبدراسة السلع المستوردة والمصدرة عبر موانئ البحر الأحمر، نجد أنها كانت أنواعًا مختلفة ومتعددة من الصادرات والواردات، وهي كالآتي:

أ- الواردات:

التوابل:

تعد الهند واندونيسيا من أشهر مناطق إنتاجه حيث سميت الملييار^(١) في بلاد الهند نسبة إليه «بلاد الفلفل»^(٢)، وقال عنها ياقوت الحموي^(٣): «منها يجلب إلى جميع الدنيا». وكان الفلفل يشحن بالسفن إلى عدن، ومنها إلى موانئ البحر الأحمر الأخرى والإسكندرية، ثم إلى أوروبا. ومن الجزر المنتجة للفلفل جزيرة جاوة ورامني^(٤) وجزيرة ملي^(٥).

وقد استقبلت عدن، وجدة معظم السفن المحملة بسلع الهند من الفلفل^(٦) لتصل عبر البحر الأحمر إلى الموانئ الشمالية كأيلة والسويس،

(١) الحموي، معجم البلدان، ١٩٦/٥، الملييار: إقليم كبير وعظيم يشتمل على مدن كثيرة في بلاد الهند، ياقوت، معجم البلدان، ١٩٦/٥.

(٢) ابن سعيد، بسط الأرض، ص ٥٤، وابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٧.

(٣) معجم البلدان، ١٩٦/٥.

(٤) رامني قرية في بخارى. للمزيد راجع ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١٧/٣.

(٥) ابن خردادبه، المسالك والممالك، ص ٦٢، ملي: جزيرة في بحر الهند منسوبة إلى المدينة الواقعة على الساحل «كولم ملي»، العمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٤ هامش ٨.

(٦) مالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٤.

لتصل إلى الإسكندرية، كما كانت تصل إلى عيذاب لتنتقل برًّا إلى قوص، ومنها إلى القاهرة، لتباع في الإسكندرية والقاهرة إلى التاجر الأوربي^(١).

ويعد الفلفل من أهم التوابل التي حرص عليها التاجر الأوربي، وأكثر السلع رواجًا لكثرة استخدامه لديهم، فكان يعد منكهًا مهمًّا للطعام، ويستخدم في تركيب الأدوية، وفي حفظ الطعام، ويعد هاضمًا جيدًا، ومدرًّا للبول، كما كان يستخدم في صناعة الخمر لديهم^(٢). وقد جرت العادة خلال القرن السادس الهجري أن يباع حمل الفلفل في تجارة البحر الأحمر بمبلغ يراوح بين خمسين ومئة وخمسة وعشرين دينارًا^(٣).

كما كانت القرفة من أهم التوابل المستوردة من الهند^(٤) وسيلان^(٥) والصين، وكانت تعرف باسم «الدار صيني»^(٦)، وقد ذكرت القرفة ضمن السلع التي كانت ترد عبر عدن وموانئ البحر الأحمر في أكثر من مصدر كالمسالك والممالك لابن خرداذبه^(٧)، ونزهة المشتاق للإدريسي^(٨)، وكانت مهمة للأوربيين؛ إذ تستخدم في حفظ الأطعمة، وتبيل اللحوم، كما تدخل في تركيب بعض الأدوية^(٩)، وكان سعرها يعادل سعر الفلفل أو أعلى منه قليلًا^(١٠).

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٢-٥٤.

(٢) الدمشقي، أبو الفضل جعفر بن علي (ت: من بعد ٥٧٠هـ/ ١١٧٥م)، الإشارة إلى محاسن التجارة، بيروت، ١٩٨٣م، ص ٨٥، وبيع، بحر الحجاز، ص ٤١٦، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٥.

(٣) ربيع، وثائق الجنيزة، ص ٢٣، مالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٤.

(٤) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٩.

(٥) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٧.

(٦) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٣-١٥٤.

(٧) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٧٠.

(٨) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤.

(٩) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٩، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٥-٢٠٦.

(١٠) مالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٤.

كذلك كان القرنفل^(١) من بين التوابل التي اشتد طلب الأوربيين لها، وقد اشتهرت الهند وجزرها بإنتاجه^(٢). وكان على رأس قائمة السلع التي يستوردها التجار في عدن لتصديرها إلى الغرب الأوربي؛ وذلك لأهميته في صناعة الأدوية^(٣)، وكان ثمنه ضعف ثمن الفلفل^(٤).

وكذلك الزنجبيل كان من أهم التوابل التي تُستورد إلى موانئ البحر الأحمر نتيجة استخدامه في تركيب الأدوية^(٥)، إضافة إلى استعماله في الطعام وتحضير الخمور وحفظها^(٦). وكان ينتج في المليبار وساحل كنانور في الهند^(٧) وكذلك في مملكة دلي^(٨).

ومن التوابل الأخرى التي تأتي في المرتبة الثانية وكانت تستورد من الشرق من البحر الأحمر، القاقلة^(٩)، والخلجان^(١٠)، وجوز الطيب^(١١)،

-
- (١) القرنفل: شجرة القرنفل كشجرة الياسمين، وزهره غليظ أسود، وهو (كباش القرنفل)، شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٠، والدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٤.
 - (٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٨٨، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٦.
 - (٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤، وفهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٤.
 - (٤) القوصي، تجارة مصر، ص ٢١٨، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٤.
 - (٥) فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٥، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٦.
 - (٦) ابن البيطار، ضياء الدين عبدالله بن أحمد (ت: ٦٤٦هـ/ ١٢٤٨م) الجامع لمفردات الأدوية والأغذية، دت، ١٦٧/٢.
 - (٧) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٦٩-٥٧٠.
 - (٨) ديلي: أو دلي: هي دهلي، قاعدة بلاد الهند وتعد من أعظم مدن الهند، ابن بطوطة، الرحلة، ص ٤٣٧.
 - (٩) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤، القاقلة: الهال، من الطيب، وهو المعروف بالحبهان، هايد، ف، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة: أحمد محمد رضا ومراجعة وتقديم: عز الدين فودة، القاهرة الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٠٨٥م، ١٧٦/١، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٧ هامش ٦.
 - (١٠) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤، الخلجان: نبات طبي من الفصيلة الزنجبيلية، هايد، تاريخ التجارة، ١/ ١٧٦، والدمشقي، محاسن التجارة، ص ٦٠.
 - (١١) شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٣، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٧.

وغيرها من التوابل، مثل: الزعفران، والكركم اللذين كانا يستخدمان عادة في تتبيل الأطعمة، وصناعة الأدوية^(١).

العقاقير الطبية:

كانت بعض السلع المستوردة من الشرق تستخدم بصفة خاصة في تركيب العقاقير الطبية، ومنها:

الكافور الذي يعد أهم هذه السلع، وقد اشتهرت مناطق الهند وإندونيسيا بإنتاجه، وكان يرد إلى ميناء عدن قادمًا منها^(٢).

ومن سلع العقاقير الطبية أيضًا الإهليلج، وهو ثمرة ذات نواة من نوع فواكه الخوخ، تفيد في علاج أمراض المعدة والأمعاء والبصر، وهو ينتج في الهند، حيث يصدر منها إلى ميناء عدن، ليصل من خلالها عبر البحر الأحمر إلى الغرب الأوربي^(٣).

ومن السلع الرئيسة في صناعة الأدوية «الراوند»، وهو جذر نبات يستخرج من الأرض، وهو رطب، وينظم في خيوط حتى تجف، ويعالج به أمراض الكبد والكلى^(٤). وله عدة أنواع، منها: الصيني، والزنجي، والخرساني، وهو من أهم السلع الطبية التي تصل إلى موانئ البحر الأحمر؛ ليصل إلى أوربا^(٥).

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١ / ٨٨-٨٩، والدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٧، وربيح، بحر الحجاز، ص ٤١٦، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٥.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١ / ٨٨، و١٣٧، والدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٣، وابن خردادبه، المسالك والممالك، ص ٧٠.

(٣) ابن البيطار، الجامع، ٣ / ٦٢، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١ / ٥٤، وفهمي، طرق التجارة، ص ٢١٣.

(٤) ابن البيطار، الجامع، ٢ / ١٢٩.

(٥) فهمي، طرق التجارة، ص ٢١٥، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٥.

الجواهر والمعادن النفسية:

اشتمل النشاط التجاري في البحر الأحمر على عدد من الجواهر والأحجار الكريمة، وأهم هذه الأحجار، التي كانت تستورد عبر موانئ البحر الأحمر من الهند، وشرق آسيا: الياقوت الذي كان يجلب من جزيرة سيلان بكثرة^(١)، ويصنف إلى عدة أنواع حسب اللون، فمنه الأحمر، والأزرق والأصفر والوردي^(٢).

وكذلك يستورد من جزيرة سيلان الماس والبلور والسبناذج^(٣)، كما يستورد العقيق من الهند والسند، ومنه عدة ألوان: أحمر وأبيض وأصفر، ويعد الأحمر أصلبها، وأغلاها ثمنًا^(٤).

كما كان للؤلؤ سوق رائجة في موانئ البحر الأحمر، وكانت أشهر مصايدته تقع في الخليج العربي^(٥). وكذلك في جزيرة زنجبار، وكان التجار يشترونه من هذه الجزيرة في موسم الحمص بالمقايضة، كل حبة حمص بحبة لؤلؤ^(٦). وكذلك كانت جزيرة سيلان من أهم مصادر اللؤلؤ، وكان اللؤلؤ المستورد منها فائق الجودة^(٧). وقد وجد اللؤلؤ في البحر الأحمر نفسه وأشهر

(١) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٩، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢١٣.

(٢) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٤٤، وابن بطوطة، الرحلة، ص ٥٩٩.

(٣) ابن خردادبه، المسالك والممالك، ص ٦٤، ص ٧٠، والسبناذج: حجر كالفولاذ تجلى به السيوف، أو تصقل به الجواهر. ابن الأكفاني، نخب الذخائر، ص ٩٧، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٠٣، هامش ٣.

(٤) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٠.

(٥) القلقشندي، صبح الأعشى، ١٠٦/٢، والدمشقي، محاسن التجارة، ص ٤٢.

(٦) شيخ الربوة، نخب الدهر، ص ١٦٢-١٦٣، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢١٥.

(٧) الإدريسي، نزهة المشتاق، ٢٧٦/١، وشيخ الربوة، نخب الدهر، ص ١٦٦، والقلقشندي، صبح الأعشى، ١٠٦/٢.

مناطقه بالقرب من عيذاب^(١) وكذلك في دهلك^(٢).

أما المعادن النفيسة فكان من أهمها الذهب، وكان يجلب من سيلان، ووزنجبار، وجزيرة القمر^(٣)، والملتان التي كانت تسمى «بيت الذهب» لكثرة ما فيها من الذهب^(٤) وكذلك من جزر الواق واق في بحر الصين^(٥).

ومن المعادن النفيسة أيضاً الزمرد الهندي المعروف بالمكي الذي كان يصل من الهند إلى عدن، ومنها إلى جدة، ثم مكة، لبيع فيها؛ لذلك عرف بالمكي^(٦).

كانت الهند والصين تصدران إلى عدن الأواني الفضية، والأواني المطعمة بالذهب، وكان التجار يجلبون هذه الجواهر والأحجار من مختلف الأقطار؛ لشدة رغبة الحكام والسلاطين في اقتنائها^(٧).

وكانت هذه المعادن والأحجار الكريمة تصل من الشرق إلى عدن ومنها تنقل إلى موانئ البحر الأحمر، ثم تنقل بالقوافل البرية إلى القاهرة، وكانت تصل إلى مكة أيضاً عن طريق ميناء جدة^(٨).

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٦، القلقشندي، صبح الأعشى، ١٠٦/٢، وإسماعيل، رحلات الحج، ص ٥١٠.

(٢) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٤٤.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ٧٦/١، وشيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦١-١٦٢.

(٤) ملتان: مدينة في نواحي الهند قرب غزنة، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ١٨٩/٥، والحميري، الروض المعطار، ص ٥٤٦.

(٥) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٦٩، وشيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٦٧، والواق واق: جزر في جنوب بحر الصين لا يسكنها بشر، وإنما يسقط إليها أهل المراكب في الندره، ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٦٩، ويقال إنها جزر اليابان الحالية، العمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢١٧.

(٦) الحميري، الروض المعطار، ص ٤٨٤، البكري، المسالك والممالك، ١/٣٢٥.

(٧) ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ٩/١٣٥، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢١٧.

(٨) العمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢١٦.

البخور والعطور:

كان يصل إلى موانئ البحر الأحمر أنواع مختلفة من البخور والعطور أهمها عود الند، والمسك، وخشب الصندل، والعنبر، واللبان الجاوي، والبخور، وكان المسك أهم المواد العطرية التي تستورد من الهند والصين، ومسك التبت أشهر أنواعه، ثم السغدي، ثم الصيني^(١).

وكذلك كان العنبر من العطور المهمة في تجارة البحر الأحمر، وقد اشتهرت الهند وسيلان بتصديره إلى عدن، وكانوا يقايضون به الحديد^(٢). كما كان العنبر من السلع المنتجة في اليمن إذ كان يحصل عليه من الجزر المقابلة لسواحل اليمن، وكان يباع في عدن بأثمان كبيرة^(٣).

ومن العطور المهمة الصندل الذي ينبت في جبال الهند، وكذلك جزيرة سيلان، وجزر الصين^(٤)، وكان يصدر من الهند إلى عدن^(٥). وكذلك يعد العود الهندي من أطيب العطور، وقد اشتهرت الهند، وسيلان، وجاوة بإنتاجه^(٦) حيث يصدر إلى عدن^(٧). أما البخور فأهمه اللبان الجاوي، وكان يستورد من سومطرة، وجاوة، كما كان يجلب من عمان^(٨).

-
- (١) القلقشندي، صبح الأعشى، ١٢٨/٢، وربيع، بحر الحجاز، ص ٤١٦.
 - (٢) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٦٥، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١/٧٦.
 - (٣) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٢٧١، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١/٥٢.
 - (٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/٨٢، وشيخ الربوة، نخبة الدهر، ص ١٥٣، والقلقشندي، صبح الأعشى، ١/١٣٧.
 - (٥) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٥.
 - (٦) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٤، وابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٣، والقلقشندي، صبح الأعشى، ٢/١٣٤-١٣٧.
 - (٧) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/٥٤.
 - (٨) الدمشقي، محاسن التجارة، ص ٥٨.

المنسوجات والملابس:

كانت الملابس من السلع التي كانت ترد من الشرق عبر موانئ البحر الأحمر، وكذلك المنسوجات، وبخاصة الحريرية منها، وطرز الديباج، والحرير الصيني، والثياب القطنية والمخمل^(١). وكانت السفن تأتي كل عام محملة بالمنسوجات القطنية والحريرية من الهند لتصدر إلى مختلف بلاد العالم، وكان قسم كبير منها يصل إلى ميناءي عدن وجدة على وجه الخصوص^(٢).

الرقيق:

كان الرقيق والجواري ضمن السلع في ذلك العصر، وكانت الحبشة مصدر الرقيق الأسود، إلى جانب الجواري المشتريات من الهند والحبشة^(٣) ويصف الإدريسي حصول التجار على الرقيق من الحبشة بأنه «يسرق بعضهم أبناء بعض، أو يبيعونهم إلى التجار، فيخرجونهم إلى أرض مصر في البر والبحر»^(٤).

سلع متنوعة:

من السلع الأخرى التي كانت تصدر من الموانئ الهندية إلى عدن الأخشاب، وبخاصة أخشاب الأبنوس والساج والخيزران، وكانت تستخدم في صناعة السفن والحبال والأثاث، كما استخدم الساج بصفة خاصة في مكة، وفي عمارة الكعبة المشرفة، ودكاكين مكة^(٥).

(١) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، ص ٧٠، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤، و ٨٤.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ١٨١، والقلقشندي، صبح الأعشى، ٥/ ٦٨.

(٣) الحميري، الروض المعطار، ص ٢٤٤، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢١٩-٢٢٠.

(٤) نزهة المشتاق، ١/ ٤٦.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤، وابن جبير، الرحلة، ص ٤٧، وابن سعيد، بسط الأرض،

ص ٥٣، والحميري، الروض المعطار، ص ٣١٣، والقحطاني، تجارة الجزيرة، ص ٣٥٨-٣٥٩.

وقد أشارت المصادر إلى سلع أخرى تصدر عبر موانئ البحر الأحمر، منها السروج الجلدية^(١)، والسيوف الهندية، والعاج الذي كان يرد من الهند من شرق إفريقيا^(٢)، وكذلك الفخار الصيني^(٣)، كما كانت جلود الحيوانات من السلع التي ترد إلى هذه المنطقة من شرق آسيا^(٤)، وكذلك الطيور بأنواعها وبخاصة البيغاء^(٥).

ب . الصادرات:

لم يقتصر دور موانئ البحر الأحمر في التجارة العالمية على استيراد السلع من الهند والصين، وبلاد فارس، وشرق إفريقيا، وتصديرها إلى أوروبا، إنما شهدت هذه الموانئ حركة تصدير السلع من مختلف المناطق الواقعة على جانبي البحر الأحمر، وتبادلت السلع بينها، فكانت بذلك حلقة وصل بين الشرق والغرب من جهة، والمناطق الداخلية المطلة على سواحل البحر الأحمر من جهة أخرى^(٦).

صادرات اليمن:

اشتهرت اليمن بتصدير الصمغ العربي^(٧)، ومواد الأصباغ، ومنها الفوه، وهو نبات طبيعي يستخدم لصبغ الملابس^(٨)، وكانت هذه المواد تصدر إلى

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤.

(٢) فهمي، طرق التجارة، ص ٢٤١.

(٣) ابن بطوطة، الرحلة، ص ٦٢٩.

(٤) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٦٠، والقحطاني، تجارة الجزيرة، ص ٣٥٩ و ص ٣٦٢.

(٥) البكري، المسالك والممالك، ١/ ٣٢١، وابن إياس، بدائع الزهور، ٣/ ٩٩.

(٦) العمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٢٠.

(٧) البكري، المسالك والممالك، ١/ ٣٦١.

(٨) المصري، رحلات فارتيفا، ص ٦٧.

مصر، كما تصدر إلى بلدان أخرى مختلفة، وكذلك أنواع من الثياب والتمور واللبان والأحجار الكريمة، وأنواع من الحيوانات^(١).

صادرات الحجاز:

أما في الحجاز، وبخاصة الجبال الواقعة بالقرب من ينبع، فكان يُحصَل على حجر المسن الذي يصدر إلى الشرق والغرب، وكانت الخيول العربية من ضمن الصادرات الرئيسية في الحجاز عبر موانئ البحر الأحمر إلى الهند^(٢). كما كانت بلاد الحجاز مصدرًا لحاصلات بلاد العرب، فتحمل القوافل التجارية منها الزيت والبلح والقرض، والصوف والوبر والشعر، والجلد المدبوغ، والسمن، كذلك كانت تُصدَّر الجمال، وغيرها إلى مصر^(٣)، كما تُصدَّر الحلي وأنواعًا من الطيب الفاخر، والحناء والرقيق والحنطة وبعض أنواع الأسلحة والمعادن^(٤).

صادرات مصر:

تصدر سلع مصر من خلال موانئ البحر الأحمر، وكان أهمها الزمرد الذي كان يجهز إلى مختلف البلاد^(٥)، وكان الزمرد المسمى بالبحري يصدر إلى ملوك الشرق في الهند والسند والصين؛ ولذلك سمي بالبحري، أما الزمرد المسمى بالمغربي الذي يميل إلى الخضرة والصفاء أيضًا فقد كان يصدر إلى ملوك المغرب من الفرنجة والأندلس والصقالبة والروس، وهم يفضلون هذا

(١) البكري، المسالك والممالك، ١/ ٣٦٢، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٢٢، والقحطاني، تجارة الجزيرة، ص ٣٦٣-٣٦٦.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٣٥٠.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٩٨، ومالكي، بلاد الحجاز، ص ٩٦.

(٤) القحطاني، تجارة الجزيرة، ص ٣٧٣-٣٧٥.

(٥) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٤٠، والقلقشندي، صبح الأعشى، ١/ ٩٣.

النوع، ويتنافسون فيه^(١). كذلك تصدر مصر المنسوجات القطنية والكتانية^(٢)، وكذلك دهن البلسان الذي كان ضمن العقاقير الطبية^(٣)، وكذلك حجر الشب الذي يستخدم في الصباغة، وكان يصدر إلى جميع البلدان^(٤).

وفي إطار التجارة المحلية بين موانئ البحر الأحمر كان يصدر من موانئ مصر إلى اليمن عدد من السلع، أهمها الحنطة والدقيق والسكر وزيت الزيتون والعسل^(٥).

من خلال ما سبق يتضح مدى ما شهدته موانئ البحر الأحمر من حركة دائبة في الصادرات والواردات، سواء كان ذلك على مستوى التجارة الدولية أم التجارة المحلية، وكمية السلع التي تبودلت في هذه الموانئ وتنوعها؛ وهذا جعلها من أهم مظاهر ازدهار التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي.

٣- المؤسسات والمنشآت التجارية:

اهتمت الدولة الأيوبية بالمؤسسات والمنشآت التجارية التي تخدم تجارة البحر الأحمر، فتعددت هذه المنشآت، وتنوعت، وكان من أهمها:

أ: الأسواق:

تعد الأسواق أحد أهم أشكال التنظيمات التجارية منذ القدم، فلا تخلو مدينة أو بلد من وجود الأسواق فيها، وكان أكثرها شهرة أسواق الموانئ؛ لأنها كانت حلقة الوصل بين الأسواق الداخلية وأسواق الدول الأخرى حيث

(١) البكري، المسالك والممالك، ص ٢٢٥.

(٢) ابن فضل الله، شهاب الدين أبو العباس (ت: ٧٤٩هـ/ ١٣٤٨م) مسالك الأبصار في ممالك

الأمصار، د.م، معهد تاريخ العلوم العربية والإسلامية، ص ٨٤.

(٣) فهمي، طرق التجارة، ص ٢٠٦.

(٤) فهمي، طرق التجارة، ص ٢٣٦.

(٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص ١٤٢، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ٢٢١-٢٢٢.

تتوافر فيها سلع كلا الجانبين، ويؤمها التجار من كل مكان^(١)، وكان لأسواق البحر الأحمر نصيب الأسد من هذه الشهرة في العصر الوسيط، وفي العهد الأيوبي على وجه الخصوص، فقد وصفت أيلة بأنها فرضة فلسطين، وخزانة الحجاز^(٢)، وعدت جدة «خزانة مكة، ومطرح اليمن ومصر»^(٣)، أما عيذاب فكانت، كما ذكرها ابن جبير^(٤)، «أحفل مراسي الدنيا، بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها»، كما تعد عدن سوقاً عالمياً، ومجتمعاً للتجار من كل فج^(٥).

وهذه الأوصاف لم تأت من فراغ، بل جاءت نتيجة لما كانت تمثله هذه الموانئ من أهمية اقتصادية، وما تدرّه على الدولة من دخل وأرباح.

وازدهار التجارة بشكل عام في الدولة، وفي البحر الأحمر. وكانت هذه الأسواق محط أنظار التجار في البيع والشراء وللمسافرين للانتقال بحرًا، وكذلك للحجاج لأداء مناسك الحج والعمرة^(٦).

وخلال العصر الأيوبي ظهرت ثلاثة أنواع من الأسواق:

- ١- السنوية: وقد تمثلت في جدة ومكة، وكانت تعقد عند قدوم الحجاج لأداء فريضة الحج في كل عام، وكذلك في مواسم العمرة^(٧).
- ٢- الموسمية: وكانت تعقد في عدن وجدة في موسم قدوم مراكب الهند بسلع الشرق؛ لذلك عُرف سوق عدن بـ«موسم ثغر عدن»^(٨).

(١) العمائرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٢-١٧٣.

(٢) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٥٢.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨١.

(٤) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٥.

(٥) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٤/ ٨٩، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٤.

(٦) العمائرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٣.

(٧) العمائرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٤.

(٨) فهمي، طرق التجارة الدولية، ص ٢٨١.

٣- المحلية الدائمة: وهي أسواق مختلفة محلية، وقد تطورت بحيث أصبحت متخصصة في سلع معينة، كأسواق العنبريين والبزازين، والجوخيين والحلويين والقطارين^(١).

وقد بذلت الدولة الأيوبية جهداً كبيراً في إقامة هذه الأسواق في أماكن يسهل الوصول إليها، وتوفير المخازن لتخزين البضائع، وكانت مراقبة هذه الأسواق مهمة المحتسب وأعوانه؛ لمراقبة الأسعار، ومنع الغش والتدليس^(٢).

وبتفصيل أسواق موانئ البحر الأحمر سوف نبدأ بعدن لكونها المحطة الأولى التي تصل إليها سلع الشرق من مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وكان سوقها موسميًا - كما سبق أن ذكر - يتبع موسم هبوب الرياح الموسمية حيث يفتد إليها التجار والمراكب المحملة بالبضائع الشرقية، ويتم تبادل هذه البضائع في موسمها المشهور بـ «موسم ثغر عدن»^(٣) فتشهد بذلك حركة تجارية كبيرة، وتنقل البضائع إلى الفرصة من باب الساحل لتقدير العشور عليها، ثم تخرج إلى باب المدينة حيث تنصب الأسواق على ساحل البحر، وتبدأ عمليات البيع والشراء^(٤). وقد ظهرت فيها الأسواق المتخصصة في نوع معين من السلع، مثل: أسواق الحرف والخضرة والرطب واللحم والجواري والدواب^(٥).

ثم تأتي أسواق زبيد إلى الشمال من عدن، فقد كانت تعقد فيها سوق أسبوعية في كل يوم خميس^(٦)، وقد كانت سوقاً كبيرة ومجمعاً لتجار الحجاز

(١) المقريزي، الخطط، ٢ / ٥٨٢، وفهمي، طرق التجارة، ص ٢٨١، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٤.

(٢) العميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٤.

(٣) فهمي، طرق التجارة، ص ٢٨١.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ٥ / ٩، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٥.

(٥) ابن المجاور، المستبصر، ص ١٣٢.

(٦) القحطاني، تجارة الجزيرة، ص ١٦٥، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٩.

ومصر والحبشة، ومنها تخرج بضائع الهند والصين، فكانت أسواقها رائجة ومشهورة^(١).

أما أسواق جدة فقد كانت في موسم الحج السنوي، وكان فرصة لتكتل متاجر الكارمية فيها، حيث يصل التجار بالسلع الشرقية، فتكون أسواقها في قمة نشاطها، ومما زاد من نشاط أسواق ميناء جدة وجود الخانات بها لتخزين البضائع^(٢) التي تنتقل منها إلى عيذاب والطور، وغيرهما من موانئ مصر لتنتقل إلى القاهرة، ثم إلى الإسكندرية^(٣).

كما كانت تقام في ينبع سوق كبيرة موسمية لركب الحجاج الشامية والمصرية^(٤).

أما أيلة فهي سوق عظيمة، وخصوصاً لركب الحجاج لكونها مجمع الحجاج المصريين والشاميين^(٥)، وقد وصفها ابن فضل الله^(٦)، فقال: «وهو مكان مقصود تأتي إليه أجلاب الشام، وتقام به الأسواق العظيمة الممتدة المتشعبة التي لا توجد في أمهات الأقاليم، وكبار المدن، ولعل أنه لا يعدم فيها موجود من الخيل والإبل والغنم والدقيق والشعير والعلف أو أنواع المآكل والمشارب، والمحامل والأكوار، والرحال والسلاح والقماش والفرش والأمتعة، وغير ذلك، وأيام إقامة الحاج بها أيام مواسم».

(١) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٨/٥، والإدريسي، نزهة المشتاق، ١/٥٢-٥٣، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٧٩.

(٢) ابن المجاور، المستبصر، ص ٥١.

(٣) فهمي، طرق التجارة، ص ١٣٤.

(٤) ابن بطوطة، الرحلة، ص ١٤٩، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨١.

(٥) غوانمة، أيلة، ص ٧٤.

(٦) مسالك الأبصار، ٢/١٦٨.

كما أن هناك أسواقاً مهمة لتجارة البحر الأحمر، وإن لم تكن تقع في موانئه، وأهمها:

- أسواق مكة: وقد كانت أسواقها تحيط بالمسجد الحرام، وكان أكبرها سوق المسعى الذي يمتد على جانبي المسعى بين الصفا والمروة من الشمال إلى الجنوب^(١)، وهناك سوق العطارين شرق المسعى، وقد أشار ابن جبير^(٢) إلى أسواق مكة: «في أيام الموسم كلها (يقصد مكة) عاد المسجد الحرام سوقاً عظيمة يباع فيه من الدقيق إلى العقيق، ومن البر إلى الدر، إلى غير ذلك من السلع»، وهناك سوق منى، ويعمر هذا السوق في الموسم، وخصوصاً أيام التشريق، ويصفه ابن جبير^(٣) بقوله: «منى في تلك الأيام الثلاثة سوق من أعظم الأسواق يباع فيها من الجوهر النفيس إلى أدنى الخرز، إلى غير ذلك من الأمتعة وسائر سلع الدنيا لأنها مجتمع أهل الآفاق».
- سوق جب عميرة أو بركة الحاج: وهو سوق موسمي يقيم فيه الحاج المصري لمدة ثلاثة أيام، حتى تكتمل جموعهم، وخلال هذه المدة كان يقام بها سوق كبير يجد فيه المسافرون كل ما يحتاجون إليه من «الظهر والمأكّل والملبس والأمتعة»^(٤).
- سوق قوص: وهي سوق كبيرة في صعيد مصر حيث تردها تجارة الكارم عن طريق عيذاب والقصير، وقد وصفها ابن جبير^(٥) بقوله: «وهذه المدينة حفيلة الأسواق، متسعة المرافق، كثيرة الخلق، لكثرة

(١) ابن جبير، الرحلة، ص ١٠٢.

(٢) ابن جبير، الرحلة، ص ١٦٠.

(٣) ابن جبير، الرحلة، ص ١٥٧.

(٤) الجزيري، الدرر الفرائد، ١٢٤٨/٢ و ١٣١١.

(٥) الرحلة، ص ٤٠.

الصادر والوارد من الحجاج والتجار».

- أسواق القاهرة: كانت من أعظم أسواق المنطقة حيث تصلها سلع الشرق عن طريق موانئ البحر الأحمر في عيذاب والقصير والطور، وغيرها، وهناك تقام لها أعظم الأسواق المخصصة حسب أنواع السلع^(١)، ولشهرة أسواق القاهرة كان التجار يجلبون إليها السلع من بلاد الحجاز والشام والعراق^(٢)، ومناطق أخرى، فتجتمع مع سلع الشرق التي تصل إلى فندق الكارم العظيم^(٣)، وكانت القاهرة تزخر بالمنشآت التجارية من أسواق وقيساريات، ووكالات وفنادق^(٤).

- سوق الإسكندرية: تجدر الإشارة إلى أهمية الإسكندرية وسوقها العالمي المهم لبضائع البحر الأحمر وسلعه المجلوبة من الشرق حيث كانت المحطة الأخيرة لسلع الشرق القادمة عبر هذا البحر، والمركز الرئيس لعمليات التبادل التجاري بين الأيوبيين والدول الأوروبية فقد نظمت المعاهدات والاتفاقيات المعقودة بينهما، والامتيازات الممنوحة من قبل السلاطين لتجار الغرب، وجميع العمليات التجارية بين الطرفين، وكانت طريقة بيع السلع الشرقية لتجار الغرب الأوربي عن طريق الصفقات التجارية التي تعقد في أغلبها على طريقة المزاد العلني، وتكون بواسطة السمسار والمترجم^(٥).

(١) المقريري، الخطط، ٢/ ٦٠٠-٦٠٨، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٢.

(٢) المقريري، الخطط، ٢/ ٥٧٦.

(٣) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٣/ ٥٣٦.

(٤) المقريري، الخطط، ٢/ ٥٦٤، وفهمي، طرق التجارة، ص ٢٨٣، واليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ٧٤.

(٥) فهمي، طرق التجارة، ص ٤٥٨، والعميرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٦.

ب - الفنادق^(١):

الفندق عبارة عن مبنى ضخم أشبه بالحصن يقام على مساحة واسعة، وكان تصميمه تحفة معمارية حيث كان يأخذ شكل المربع المفرغ من الداخل يلتف بأضلاعه التي تحتوي على الغرف حول فناء كبير يستخدمه التجار مكان انتظار لبضائعهم إلى حين تدبير أماكن سكناهم، وتخزين بضائعهم، وفي الدور الأرضي منه توجد المخازن والحوانيت التي تطل على الفناء، أما أدواره العليا فكانت تخصص لسكنى التجار، وكان تصميم الفندق من الإبداع لدرجة تجعله مكان جذب للتجار، حتى يقيموا فيه أطول مدة ممكنة دون أن تصيبهم الوحشة، فكان يشبه الحي المتكامل، وألحقت به حديقة غرست فيها بعض الأشجار^(٢).

والفنادق أصلاً أقيمت للتجار الأجانب بشكل عام، حتى كان النصف الثاني من القرن السادس الهجري فسمح لكل جالية من الجاليات الأوربية بأن يكون لها فندق خاص بها^(٣). وكان للتجار الأجانب عدد من الفنادق في مصر على وجه الخصوص، وكانت فنادقهم رمزاً للذروة النشاط والازدهار التجاري في العصر الأيوبي، وكانت أشبه بالقلع لحمايتهم وحماية تجارتهم، وأشهر هذه الفنادق في القاهرة فندق البنادقة، وفندق تجار جنوة، أما في الإسكندرية فقد بُني فندق كبير للبنادقة، وبعد سنة (٦٠٠هـ / ١٢٠٤م) أصبح للبنادقة

(١) فندق كلمة يونانية الأصل pandokeion، وتقابلها في الإيطالية كلمة Fondaco، القوسي، تجارة مصر، ص ١٩٩.

(٢) العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ٢٠٧، والقوسي، تجارة مصر، ص ١٩٩، والنحال، الدائرة الجمركية، ص ٢١.

(٣) القوسي، تجارة مصر، ص ١٩٩، وكونستبال، أوليفارييمي، إسكان الغريب في العالم المتوسطي، ترجمة: محمد الطاهر المنصوري، بيروت، دار المدار الإسلامي، ٢٠١٠م، ص ٤.

فندقان فيها^(١) وفندق لكل من البيازنة وتجار إنكونا، وتجار بالرمو ونابولي وتجار كريت، وتجار مرسيليا، وتجار نربونة، وتجار قطالونيا^(٢).

وقد قيل: إن في الإسكندرية وحدها في العهد الأيوبي ما يربو على ثلاثين فندقاً^(٣)؛ وهذا دليل على تشجيع الأيوبيين التجار الأجانب، وتيسير السبل لازدهار تجارتهم من ناحية، وعلى أهمية هذه الفنادق، وما تمثله في مجال تنظيم التجارة الخارجية من ناحية أخرى.

ولم يكن للأجانب حق ملكية الفنادق، فهي أشبه بالأبنية الحكومية التي وضعتها السلطات تحت تصرفهم؛ تسهلاً لإقامتهم في البلاد، وقيامهم بالصفقات التجارية^(٤). وكان يشرف على التجار الأجانب والنازلين في فنادقهم القنصل الذي يمثل مصالح دولته، ومصالح تجارها في الميناء، وتسديد رسوم التجار للسلطات^(٥).

وكان الفندق يشبه الحي المتكامل فقد ألحقت فيه حديقة ومخبز وحمام وكذلك كنيسة خاصة لإقامة طقوس عبادتهم، كما سمح للقساوسة والشمامسة بالحضور إلى هذه الفنادق للاعتناء بشعائر الأجانب في حرية تامة، وكان رجال الدين يعاملون معاملة قناصل بلادهم، فلا تؤخذ عنهم أي رسوم^(٦)؛ وهذا دليل كبير على التسامح الإسلامي، وحرص السلاطين الأيوبيين على تطبيق ذلك من جهة، وعلى إتاحة الفرصة لازدهار التجارة من جهة أخرى.

-
- (١) ليبيا، سياسة مصر، ص ١٣٩، والنحال، الدائرة الجمركية، ص ٢٠.
 - (٢) فهمي، طرق التجارة، ص ٢٥٢-٢٥٣، والقوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٢.
 - (٣) ليبيا، سياسة مصر، ص ١٤٠.
 - (٤) القوصي، تجارة مصر، ص ١٩٩-٢٠٠.
 - (٥) ليبيا، سياسة مصر، ص ١٠٤.
 - (٦) القوصي، تجارة مصر، ص ١٩٩، وليبيا، سياسة مصر، ص ١٠٤، والنحال، الدائرة الجمركية، ص ٢١.

ولم تقتصر الفنادق على سكنى التجار الأوربيين فحسب، بل كانت هناك فنادق للتجار المسلمين، ولتجار الكارم على طول طريقهم التجاري، وكانت الدولة أحياناً تتكفل ببناء الفنادق لهم، وأحياناً كان تجار الكارم يقومون ببناء فنادقهم على حسابهم الخاص، وكانت الفنادق مركز نشاط التجار الكارمية؛ ففيها يبيعون التوابل خاصة في فنادق القاهرة والإسكندرية لتجار أوروبا^(١).

ومما يلفت الانتباه أن السلطات الأيوبية كانت تتحمل أعباء إنشاء الفنادق الخاصة بالتجار سواء الأجنب أم الكارمية، وكذلك تتحمل نفقات ترميمها وتعيين الحراسات عليها^(٢)، وقد أوكلت مهمة الإشراف عليها إلى الديوان في الموانئ، فكان منوطاً بالسهر على أمنها وسلامتها، وكان يشرف على الفندق موظف يعرف بالفندقي، وله معاونون وموظفون لإدارته^(٣).

أما أشهر الفنادق الكارمية التي عرفت في العصر الأيوبي فمنها:

- فندق الكارم بالفسطاط: بني هذا الفندق سنة (٥٧٩هـ / ١١٨٣م) في السنة التالية لانتصار صلاح الدين على أرناط في البحر الأحمر، وقد تولى بناءه تقي الدين عمر^(٤) ابن أخي صلاح الدين الذي كان ينوب عن عمه في حكم مصر، فبنى هذا الفندق العظيم في الفسطاط على شاطئ النيل، حيث ترسو المراكب المحملة بسلع الشرق من التوابل، والقادمة في البحر الأحمر، وذلك مكافأة لهم على مساعدتهم الأسطول الأيوبي في حملة أرناط، وقد أوقف هذا الفندق على سكن الكارم^(٥).

(١) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٠-٢٠١.

(٢) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٠، والنحال، الدائرة الجمركية، ص ٢١.

(٣) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٠، والنحال، الدائرة الجمركية، ص ٢١.

(٤) تقي الدين عمر ابن أخي صلاح الدين الأيوبي.

(٥) أبو شامة، كتاب الروضتين، ٥١/٢، والقوصي، تجارة مصر، ص ١٧٧، وص ٢٠١، وليب،

التجار الكارمية، ص ١٢، وسعيد، البحرية في عصر السلاطين، ص ١٤٣.

- فندق ابن قريش: بنى هذا الفندق إبراهيم بن عبدالرحمن بن قريش؛ أحد كتاب العادل بن أيوب المتوفى سنة (٦٤٣هـ / ١٢٤٥م)^(١).
 - فنادق الكارمية في قوص والإسكندرية التي كانت تعد من أهم مراكز تجارتهم في مصر وأكبرها^(٢).
 - فندق الكارمية في جدة، وكان من مراكز تجارة الكارمية المهمة في الحجاز، وقد بناه التجار الكارمية لمصلحتهم^(٣).
 - فنادق الكارمية في اليمن، وأهمها فندق غلافقة الذي كان يعد أكبر فنادقهم في تلك المنطقة^(٤)، وكذلك فندقهم في عدن، وفي غيرها من المناطق^(٥).
- من خلال ما سبق يتضح ما للفنادق من أهمية في ازدهار تجارة البحر الأحمر في العصر الأيوبي، ومدى حرص الدولة الأيوبية على رعاية هذه الفنادق وعدّها مظهرًا من مظاهر الحضارة والازدهار لتجارة البحر الأحمر، والبلدان المطلة عليه، فكان ذروة ما توصلوا إليه من المؤسسات التجارية، لكونه إضافة إلى مهمته الأساسية القائمة على وظيفتين أساسيتين، هما: إسكان التجار، وخزن السلع، أصبح محلاً لعقد الصفقات التجارية الكبرى، وموضع تنظيم ومراقبة من السلطات الحكومية، كما أصبح محلاً لإقامة القناصل والمشرفين على الجاليات التجارية الأوربية.

ج - الوكالات:

الوكالة تشبه الفندق في نظامها، بل كان يطلق على الوكالة أحياناً اسم الفندق، وكان الاختلاف الوحيد بينهما أن الوكالة كانت مقصورة على نزول

(١) المقريزي، الخطط، ٩١/٢، والقوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٢.

(٢) لبيب، سياسة مصر، ص ١٣٧-١٣٨، والتجار الكارمية، ص ١٢.

(٣) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٠١.

(٤) لبيب، سياسة مصر، ص ١٣٨.

(٥) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٠١.

التجار القادمين من بلاد الشرق الإسلامي فكانت تعقد فيها عمليات البيع والشراء، وكان تجار الشرق يسكنون فيها، فتكون مقرّاً لأموالهم وبضائعهم، كما يتلقون رسائلهم على عناوينها، كما كانت تمارس فيها الأعمال المصرفية^(١).

لم تكن إقامة الوكالات مقصورة على الحكومة، بل كان الأفراد أيضاً يقومون ببناء وكالات خاصة بهم، وكان يشترط فيمن بيني الوكالة أن يكون من كبار التجار، ومحل ثقة الحكام، ويسمى صاحب الوكالة وكيل التجار، أو شيخ التجار، أو شاهبندر التجار، وقد أدت شخصية وكيل التجار دوراً مهماً في تجارة الشرق، فكان يشرف على التجارة في داخل البلاد وخارجها، وقد أوردت وثائق الجنيزة معلومات مهمة عن الدور المهم الذي قامت به هذه الشخصية في تجارة الشرق، بما كان يتمتع به من نفوذ، وما تحت يديه من أموال، فقد كان تاجر الشرق بحاجة دائمة إلى حماية وكيل التجار؛ بسبب كثرة تغييه عن البلاد، كما كان في حاجة إلى من يضمه، ويسهل له إجراءاته، كما كان الوكيل يقوم بالأعمال المصرفية، وتغيير العملة، وكذلك كان التجار يودعون لديه أموالهم، وكانت لديه قوائم بأسماء التجار، وقوائم بأسعار التوابل والسلع المختلفة في أسواق الموانئ^(٢).

وكان وكيل التجار في موانئ البحر الأحمر يشغل وظيفة ناظر وجابي المكوس، وكان له نسبة محددة يتقاضاها من التجار عن البضاعة التي تخزن في وكالته^(٣).

د- القياس:

هي عبارة عن مجموعة من المباني العامة^(٤)، بها حوانيت ومخازن

(١) المقرزي، الخطط، ٩٢ / ١، والقوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٣.

(٢) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٤.

(٣) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٠٥.

(٤) وصف ابن جبير واحدة من قياسر الموصل، فأورد عنها «كأنها الخان العظيم تغلق عليها أبواب حديد، وتطيف بها دكاكين وبيوت بعضها على بعض» ابن جبير، الرحلة، ص ١٩٢.

ومصانع وأحياناً بها مساكن وأروقة، وتقوم هذه القيساريات بمهمة الأسواق، وكان في بعض القياسر مساجد للتجار المسلمين، ويعلوها رباح ذات مساكن خصصت للصناع والتجار مقابل أجر، وكانت هذه القياسر تعرف باسم منشئها، مثل: قيسارية ابن ميسر، أو باسم ما يباع فيها، كقيسارية العصفري، وقيسارية العنبر^(١).

وقد عرفت هذه القياسر في مصر وعدن منذ وقت مبكر منذ العهد الأموي، وقد عُرف بالقاهرة عدد من القياسر، بعضها أنشئ في العصر الفاطمي، ولكنها استمرت حتى العصر الأيوبي^(٢) ومنها:

- ١- قيسارية ابن أبي أسامة، وكانت يسار السالك إلى بين القصرين، وقفها سنة (١١٨٤هـ / ١١٨٤م) الشيخ أبو الحسن علي صاحب ديوان الإنشاء في أيام الخليفة الأمر بأحكام الله.
- ٢- قيسارية جهاركس، بناها الأمير عز الدين جهاركس سنة (٥٩٢هـ / ١١٩٦م) وقد وصفت بأنها القيسارية الكبرى التي ليس في البلاد مثل لها في العظمة، وإحكام البناء، وكان بأعلاها مسجد كبير، ومربع مغلق.
- ٣- قيسارية ابن يحيى، وكانت تجاه باب قيسارية جهاركس، أنشأها القاضي المفضل هبة الله بن يحيى التميمي سنة (٥٤٠هـ / ١١٤٥م).

أما القيساريات التي نشأت في القاهرة في العهد الأيوبي فأهمها:

- ١- قيسارية ابن قريش، وكانت في صدر سوق الجمالين الكبير بجوار سوق الوراقين شيدها القاضي المرتضى بن قريش في الأيام الناصرية الصلاحية.

(١) القوصي، تجارة مصر، ص ١٩٢-١٩٣، والعمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٤ هامش ١.

(٢) القوصي، تجارة مصر، ص ١٩٥.

- ٢- قيسارية الشرب، أوقفها السلطان صلاح الدين على الجماعة الصوفية، وكانت بشارع القاهرة تجاه قيسارية جهاركس^(١).
- ٣- قيسارية الفائزي، وكانت بأول الخراطين، أنشأها الوزير الأسعد شرف الدين أبو القاسم هبة الله، وكان من نصارى صعيد مصر، وأسلم أيام الملك الكامل الأيوبي.
- ٤- قيسارية الفاضل، وكانت على يمين باب زويلة، وعرفت بالقاضي الفاضل عبدالرحيم البيساني.
- ٥- قيسارية (دون اسم)، كانت تجاه قيسارية السروج المعروفة بالقيسارية الطويلة، بعضها وقفه القاضي الفاضل البيساني، وبعضها الآخر وقفه الوزير الصالح طلائع بن رزيك^(٢).
- أما اليمن فقد اشتهرت فيها عدة قيساريات، منها:
- ١- قيسارية العتيقة: قام عثمان الزنجيلي؛ نائب الأيوبيين في اليمن ببنائها، وكانت مخصصة لبيع المواد الطيبة.
- ٢- قيسارية العطارين: قام السلطان سيف الإسلام طغتكين بن أيوب ببناء قيسارية جديدة للعطارين في عدن، جميعها دكاكين، ولها باب يغلق في الليل وقد جدد المعتمد رضي الدين بن علي التكريتي؛ نائب بني أيوب في عدن بناء تلك القيسارية على اسم الملك المسعود آخر سلاطين بني أيوب في اليمن^(٣).
- هـ - المتجر السلطاني:

وهو مؤسسة حكومية تتبع للديوان، وتختص بشراء البضائع التي تدعو

(١) المقريزي، الخطط، ٢/ ٨٥-٨٦، و٩٠.

(٢) المقريزي، الخطط، ٢/ ٨٨.

(٣) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ١/ ٤٩، وإبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص ٣٧.

إليها الحاجة لمصلحة الدولة، كالأخشاب والحديد لصناعة السفن والآلات الحربية، وكذلك الشب لشدة الطلب عليه في الأسواق الأوربية لدباغة الجلود، وصناعة الأدوية، وكان يبتاع للسلطان في السنة غلة بمبلغ معين تجعل متجرًا له^(١).

ي - نظم المعاملات التجارية:

اهتمت الدولة الأيوبية بجميع نظم المعاملات التجارية في البحر الأحمر، في إطار اهتمامها بازدهار التجارة فيه، وكانت أهم نظم المعاملات التجارية ما يأتي:

- المكوس:

كانت المكوس تؤلف جانبًا كبيرًا من الموارد المالية للدولة، وكانت تجبى في ثغور وموانئ البحر الأحمر على التجارة الداخلية، وعلى الصادرات والواردات في التجارة الخارجية، وقد كانت أهم منافذ الأيوبيين البحرية التي تجبى فيها المكوس الواقعة على ضفتي البحر الأحمر هي القلزم «السويس» وعيذاب، والقصير، وجدة، وعدن، وفيها قامت الدولة بتوفير النظم الإدارية، والإجراءات الأمنية؛ لتنظيم أحوال المسافرين الداخلين إلى البلاد والخارجين منها، سواء كانوا من أهل الشرق أم الغرب؛ ونتيجة لذلك اهتموا بإنشاء الفرضات، وجعلوا فيها مراكز تشبه ما يعرف حاليًا بالدوائر الجمركية وكانت هذه الدوائر تسمى دور المكوس؛ وذلك للاضطلاع بهذه المهمة^(٢).

وقد اختلفت القيمة التي كانت تجبى بها المكوس من تاجر إلى آخر؛ لأسباب دينية وسياسية واقتصادية كانت تراها الدولة، بحيث كانت المكوس التي تجبى من التاجر المسلم تختلف عما كان يجبى من التاجر الذمي، وما

(١) ابن مماتي، قوانين الدواوين، ص ٣٢٧، والمقريري، الخطط، ١/ ٣١٣.

(٢) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٣٣، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ١٢١، والنحال،

الدوائر الجمركية، ص ١٩.

كان يجبي من التاجر القادم من دار الحرب تختلف عن التاجر القادم من منطقة لا حرب معها، وما كان يجبي على السلع التي تحتاج إليها الدولة تختلف عما كان يجبي على السلع الأقل أهمية^(١). وكانت السلطات الأيوبية تفرض رسوماً أخرى على التوابل التي تمر بالحجاز غير الرسوم التي تجبي في أثناء مرورها بمصر، فقد كانت هناك رسوم تجبي في بدر^(٢)، وأخرى في حنين^(٣)، وبويب العقبة^(٤)، وحجر الحساء^(٥).

وقد كانت اليمن تعفي بعض السلع الواردة إليها من طريق البحر الأحمر من الضرائب، مثل: الحنطة والدقيق والسكر والأرز والزيتون وعسل النحل، وغيرها مما يحمله إليها الكارمية، وغيرهم من مصر، ويرجع ذلك إلى حاجة اليمن إلى تلك السلع، وكان أمراً طبيعياً أن تشجع التجار على استيرادها بإعفائهم من الضرائب المقررة على غير باقي الواردات^(٦).

ولذلك اختلفت وتعددت قيمة المكوس، فكان منها العشر والخمس والمتجر^(٧). وكانت هناك أنواع مختلفة من الرسوم والمكوس، منها ما يخص الديوان السلطاني، ومنها ما يتعلق بالاقتطاعات، ولعل ما همنا هنا هي المكوس الديوانية، وهي ما يؤخذ من الرسوم على البضائع التي يجلبها

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ٤٦٣ / ٣، والمقريزي، الخطط، ١٢٢ / ٢.

(٢) بدر: ماء مشهور بين مكة والمدينة. للمزيد انظر ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣٥٧ / ١.

(٣) حنين: واد قبل الطائف، وقيل: واد جنب ذي المجاز. للمزيد انظر ياقوت الحموي، معجم البلدان، ٣١٣ / ٢.

(٤) بويب: بلفظ تصغير الباب، وقيل البويب: مدخل أهل الحجاز إلى مصر، الحموي، معجم البلدان، ٥١٢ / ١.

(٥) لبيب، التجار الكارمية، ص ٤٣٦.

(٦) لبيب، التجار الكارمية، ص ٣٦.

(٧) عبدالفتاح، الموانئ والشعور، ص ١٢٢، ومحمد، العلاقات، ص ٣٠٣-٣٠٤.

التجار الكارمية في البحر الأحمر، وكان يجري تحصيلها في أربع جهات، وهي عيذاب التي كانت تعج بالنشاط؛ لكثرة السفن القادمة إليها من جدة، والقصير التي كانت ترد إليها السفن؛ لقربها من قوص وعيذاب، ولكنها كانت أقل نشاطاً من عيذاب، ثم الطور والقلم «السويس»^(١)، ولكنهما لم تكونا بأهمية عيذاب والقصير نفسيهما؛ بسبب تعرضهما لأخطار الصليبيين^(٢).

عندما استقر الأمر لصالح الدين أمر بإلغاء هذه المكوس مع ما كان يحصل منها كل سنة من الأموال، وأبقى الضرائب على التجار الأجانب، وتنقسم إلى نوعين: ضريبة الصادر، وضريبة الوارد. ويتولى الديوان تحصيل هاتين الضريبتين، فتؤخذ ضريبة الوارد على البضائع التي تباع فعلاً، أما التي لم تجد لها سوقاً في البلاد فلا يدفع عنها ضريبة وارد، أما ضريبة الصادر فيجري تحصيلها عن جميع السلع التي يشتريها التجار الأجانب من مصر، وعن الأموال التي تخرج من البلاد^(٣).

كان التجار القادمون من الهند عند وصولهم عدن يخطر عليهم سلطات المدينة بكل ما معهم، ويشهدون على ذلك شاهدين، ثم يدفعون ما هو مقرر عليهم من مكس بعد إجراءات طويلة قاسية، وبعد ذلك تتجه سفنهم إلى أحد موانئ مصر في البحر الأحمر، فيتوجه إلى مقر المكس الذي يشرف عليه مقرر المكس، وعدد من الموظفين، كما عُين له، ويقوم هؤلاء الموظفون بتسجيل جميع ما مع التجار من بضائع، وبعد ذلك يقدرون المكس المقرر عليها، ويقوم التاجر بدفعها^(٤).

(١) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٣/ ٤٦٥.

(٢) العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ١٩٤، والقوصي، تجارة مصر، ص ٢٣٣.

(٣) العريني، مصر في عصر الأيوبيين، ص ٢٠٧-٢٠٨.

(٤) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٣٤.

ومن المؤسف حقاً أن المصادر التي تحت أيدينا حتى الآن لم تقدم تفصيلاً أو إحصاء عن فئات الضرائب التي تؤخذ على تجارة الكارم في موانئ البحر الأحمر، أو على المكوس التي تؤخذ على الموانئ بوصفها مصدرًا من المصادر المهمة لإيرادات الدولة^(١).

- التعاملات التجارية:

كانت عمليات البيع والشراء، وعقد الصفقات التجارية أهم مظاهر التعاملات التجارية في البحر الأحمر، وكانت هذه الصفقات تعقد أولاً في عدن؛ لكونها أول محطة تجارية تستقبل السلع الشرقية القادمة من الهند والصين، ومنها تنقل عبر موانئ البحر الأحمر التي كانت محطات «ترانزيت» لمرور السلع الشرقية، وصولاً إلى الإسكندرية على البحر المتوسط، حيث كانت تعقد الصفقات التجارية الكبرى مع تجار الغرب^(٢).

وسائل التعامل التجاري بين موانئ البحر الأحمر:

١- السكة:

هي الختم على الدينانير والدرهم المتعامل بها بين الناس بطابع حديد ينقش فيه صور أو كلمات مقلوبة ويضرب به على الدينار أو الدرهم، فتخرج رسوم تلك النقوش عليها مستقيمة^(٣).

وتعدّ السكة وسيلة مهمة من وسائل التعامل التجاري في البيع والشراء، وترجع أهميتها إلى أنها كانت توضح مدى التقدم والازدهار الاقتصادي والحضاري للدولة.

(١) لبيب، التجار الكارمية، ص ٣٦.

(٢) العمارة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٨.

(٣) ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد (ت: ٨٠٨هـ / ١٤٠٥م)، تاريخ ابن خلدون المسمى بكتاب العبر، بيروت، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات ١٩٧١م. المقدمة، ص ٣٢٢.

وعندما قامت الدولة الأيوبية ضرب صلاح الدين السكة باسم الخليفة العباسي المستضيء بأمر الله وباسم نور الدين محمود^(١).

ولما توفي نور الدين محمود، واستقرت الأمور لصلاح الدين الأيوبي أمر سنة (٥٨٣هـ / ١١٨٧م) بأن تبطل نقود مصر، وضرب ديناراً ذهبياً مصرياً، كما ضرب الدراهم الناصرية التي نسبت إليه^(٢).

ولما تولى الكامل أمر بإلغاء الدرهم الناصري سنة (٦٢٢هـ / ١١٢٥م)، وأمر بضرب دراهم مستديرة عرفت بالدرهم الكامل باسمه، واستمرت هذه الدراهم طوال ملك بني أيوب^(٣).

أما اليمن والحجاز فقد قام سيف الإسلام طغتكين، الذي تولى إصلاح الأمور فيهما، بضرب الدراهم والدنانير فيهما باسم أخيه السلطان صلاح الدين^(٤)، كما ضرب الدرهم السيفي الذي نسب إليه^(٥).

ثم شاع فيها الدراهم الكاملة نسبة إلى الملك الكامل، وكذلك الدراهم المسعودية التي تنسب إلى ابنة الملك المسعود، الذي أرسله لإقرار ملك الأيوبيين في اليمن والحجاز، وكانت الدراهم المسعودية مربعة الشكل من الفضة الخالصة^(٦).

(١) المقرئزي، تقي الدين أبو العباس أحمد بن علي (ت: ٨٤٥هـ / ١٤٤١م) شذور العقود في ذكر النقود، د.م.ن، ١٩٩٠م، ص ١٤٣، ومحمد، العلاقات، ص ٢٩٩.

(٢) المقرئزي، شذور العقود، ص ١٤٤-١٤٥، واليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ١٠٠، والقوصي، تجارة مصر، ص ٢٥٠، ومحمد، العلاقات، ص ٢٩٩.

(٣) المقرئزي، شذور العقود، ص ١٤٣، واليوزبكي، تاريخ تجارة مصر، ص ١٠٠، والقوصي، تجارة مصر، ص ٢٥٢، ومحمد، العلاقات، ص ٢٩٩.

(٤) الفاسي، شفاء الغرام، ٢ / ١٩٨، وابن فهد، إتحاف الوري، ٢ / ٥٥٣.

(٥) الشمري، عدن، ص ٣٣٩.

(٦) الفلقشندي، صبح الأعشى، ٤ / ٢٧٥-٢٧٦، وابن المجاور، المستبصر، ص ١٢.

٢- المقايضة:

وهي مبادلة بضاعة ببضاعة أخرى دون استخدام وسيط، وقد كان التبادل التجاري يقوم على المعادن النفيسة التي أدت دورًا كبيرًا في تجارة العصور الوسطى، كما استخدمت بعض السلع، مثل: التوابل والفواكه الجافة في المقايضة أيضًا حيث حلت محل العملة أحيانًا، وكانت عملية المبادلة تجري لتبادل سلع البلاد بعضها مع بعض دون تحديد السلعة التي يجري التبادل بها^(١).

٣- الصكوك:

عندما نشطت التجارة، وازدادت المعاملات المالية، أصبح التعامل بالمبالغ الكبيرة يستدعي وسائل للدفع تكون أكثر أمانًا وخصوصًا من ناحية نقلها من بلد إلى آخر، وهنا ظهرت الحاجة إلى استعمال الصكوك^(٢)، وهي محركات يكتبها التجار أو الصيارفة أو المشتغلون بالأعمال المالية بقيمة المبالغ التي يأخذونها، وتكون قابلة للصرف في بلد العملاء، وتوقع الصكوك، وتختتم من صاحبها لطرف أو تاجر حتى تكون صالحة للتداول، وكانت الصكوك تكتب وتصرف على بيت المال، أو على التجار والصرافين الذين كانوا يتقاضون عمولة نظير ذلك تبلغ درهمًا عن كل دينار، وقد ربطت هذه المعاملات المالية بين موانئ البحر الأحمر، فكان يجري من طريقها كثير من الصفقات التجارية الكبرى^(٣).

(١) اليوزبكي، تجارة مصر، ص ١٠٧-١١١.

(٢) هذا النظام فارسي الأصل، وتعرف بالسفتجة، ومعناها ورقة مالية أو خطاب ضمان، وقد أدخله التجار الفرس على البلاد العربية، وهو أشبه بالشيك في الوقت الحاضر، عبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ١٤٥.

(٣) القوصي، تجارة مصر، ص ٢٥٣-٢٥٤، وعبدالفتاح، الموانئ والثغور، ص ١٤٥.

- الأوزان والمكاييل:

أما الأوزان والمكاييل التي استخدمت في عمليات التبادل التجاري التي كانت تُجرى في موانئ البحر الأحمر، فقد كان (البُهار)^(١)؛ وحدة الوزن التي يقدر على أساسها عشور الفلفل والتوابل^(٢).

كما استخدمت الفراسلة^(٣) لوزن السلع المختلفة، كالقرنفل، والزعفران، وغيرهما^(٤)، وكذلك المسن^(٥) كان شائع الاستعمال حيث كان يستخدم لوزن سلع متعددة كالسكر والعسل والسمن والزيت والخل، وكذلك لوزن الزعفران والعود^(٦).

كما وردت إشارات إلى الحمل^(٧) كوحدرة وزن، فقد قال ابن جبير «وأحمال الفلفل ملقاة على الطريق بين قوص وعيذاب»^(٨).

(١) البهار: وحدة وزن اعتمدت في التجارة الخارجية في عدن للتوابل، وغيرها، وقيل: إنه يساوي (٥٦٢، ٢٧٠ كغم)، وقيل: إنه يزن حمولة جمل، إبراهيم، عدن، ص ٣٠٨، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٨، هامش ٣.

(٢) ابن المجاور، المستبصر، ص ١٤٠، وكريم، عدن، ص ٣٠٨، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٨.

(٣) الفراسلة: وحدة وزن تساوي عشرة أمانان، والمن رطلان، وتساوي ٢٠ / ١ من البهار، ابن المجاور، المستبصر، ص ١٤٠، وكريم، عدن، ص ٣٠٩.

(٤) أبو مخرمة، تاريخ ثغر عدن، ١ / ٥٨، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٨.

(٥) المسن: وحدة وزن تساوي رطلين، فقد ذكر ابن المجاور أن عشرة أطنان منها تساوي عشرين رطلاً، ابن المجاور، المستبصر، ص ١٢.

(٦) ابن المجاور، المستبصر، ص ١٢.

(٧) الحمل: هو حمل الجمل، ويساوي العدل أو البالة المستخدمة في الشحن البحري، وكلاهما يزن خمسمئة رطل، القحطاني، تجارة الجزيرة، ص ١٩١، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٩، هامش ٦.

(٨) الرحلة، ص ٤٣.

أما المكاييل التي استخدمت في التبادل التجاري فقد كان أشهرها الغرارة^(١)، والإردب^(٢)؛ لكيل الحبوب في موانئ البحر الأحمر^(٣).

أما وحدة القياس التي اتبعت في موانئ البحر الأحمر فكانت الذراع^(٤) بحيث تقاس فيها الأقمشة وما يستلزم القياس، وكان الذراع أيام الموسم هو ذراع اليد، وبعد انقضاء الموسم بشهر كامل يزداد فيها فتصبح على ذراع مصر^(٥).

أما في عدن فقد استعملت القصبه ووحدة قياس في البيع، وطولها أربع أذرع بالحديد^(٦) وتقاس بها ألواح الخشب، وشقق الحرير البيضاء^(٧).

(١) الغرارة: مكيال دمشقي يماثل الإردب المصري وتعادل ثلاثة إردبات مصرية، أي: ما يقرب من (٥, ٢٠٤) كغم قمح أو نحو ٢٦٥ لترًا. القلقشندي، صبح الأعشى، ٤/ ٢٨١، والعمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٩، هامش ٨.

(٢) الإردب: مكيال حصر للحبوب، ويساوي ٦, ٦٩ كغم. العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٩، هامش ٩.

(٣) العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٨٩.

(٤) الذراع: ست قبضات، وذرع الثوب، أي: قاس به.

(٥) ابن المجاور، المستبصر، ص ١٢، وذراع مصر يساوي ذراعًا باليد، وأربعة أصابع مطبوقة، العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٩٠.

(٦) ذراع الحديد مستعملة في مصر والحجاز، وتساوي (١٨٧, ٥٨) سم. العمامرة، موانئ البحر الأحمر، ص ١٩٠، هامش ٧.

(٧) ابن المجاور، المستبصر، ص ١٤٥.

معوقات التجارة في البحر الأحمر في العصر الأيوبي

كان للحروب الصليبية، والعلاقات الإسلامية المسيحية بشكل عام أثرها الكبير في تجارة البحر الأحمر منذ بدايتها، فقد تعرضت تجارة المرور بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر والبحر المتوسط لحركة مقاطعة من دول أوروبا التجارية، دعت إليها البابوية غداة قيام الحروب الصليبية، وقد أراد قادة هذه الحروب، بإعلان هذه المقاطعة؛ ضرب اقتصاد المسلمين، ليسهل لهم بذلك هزيمتهم عسكرياً، وخصوصاً في مصر، ومع أن هذه المحاولة نجحت في أواخر العهد الفاطمي، فإنها لم يكتمل لها النجاح بعد ذلك؛ بسبب عدم قدرة الجمهوريات التجارية الأوربية على الاستمرار فيها؛ لما تكبدوه من خسائر، وما جرته هذه المقاطعة على اقتصادهم من نكبات^(١)، خصوصاً بعد قيام إمارة آل زنكي، ثم ظهور الدولة الأيوبية، التي استطاعت أن تقطع طرق التجارة البرية القادمة من الشرق عبر بلاد الشام إلى الإمارات الصليبية في غرب الشام؛ وذلك بإحاطتها بهذه الإمارات من الشام ومصر. ثم ما كان من تشجيع صلاح الدين الجمهوريات الأوربية التجارية للتجارة مع الموانئ الإسلامية في مصر - كما سبق أن ذكر - كل هذا شجع تجارة المرور بين الشرق والغرب على العودة إلى موانئ مصر من جديد، فازدهرت التجارة في البحرين المتوسط والأحمر.

(١) القوصي، تجارة مصر، ص ١٣٧.

ولكن مع هذا الازدهار الكبير الذي عاشته تجارة البحر الأحمر في العهد الأيوبي، ظلت الحروب الصليبية عائقاً كبيراً من العوائق التي أثرت في هذه التجارة، وأدت إلى تراجعها، أو عرقلتها في بعض الأحيان؛ بتضافرها مع عوامل أخرى، كما سنرى.

فمع الميزات السخية والتسهيلات الكبيرة التي أعطتها الحكومة الأيوبية للجمهوريات الإيطالية التجارية، فإنها سرعان ما كانت تنحاز إلى الصليبيين في بعض المشروعات، ففي سنة (٦١٢هـ/ ١٢١٥م) استجابت الجمهوريات الإيطالية لقادة الحملة الصليبية الخامسة، واشتركت في هذه الحملة على دمياط بعد ذلك، وقد أظهرت سفن هذه الجمهوريات نشاطاً هائلاً في محاولة هدم أسوار المدينة، ولكن بعد إخفاق هذه الحملة عاود تجار البندقية رغبتهم في التعامل التجاري مع الأيوبيين، وقدم حكامها اعتذاراتهم لما بدر منهم، وقدم ممثلو البندقية إلى مصر لتجديد معاهداتهم السابقة مع السلاطين الأيوبيين^(١)، وأرسلت - كما سبق أن ذكرنا - سفارات متعددة لتجديد معاهداتها سنة (٦٣٦هـ/ ١٢٣٨م) للملك العادل الثاني، ثم سنة (٦٣٤هـ/ ١٢٣٤م) في عهد الملك الصالح نجم الدين أيوب^(٢)؛ وبذلك نرى أن الحروب الصليبية، وإن كانت عائقاً كبيراً لتجارة الشرق التي كانت تمر بالبحر الأحمر، لم تكن بشكل دائم، بحيث تؤدي إلى تدهور هذه التجارة بشكل كبير في العصر الأيوبي؛ وذلك نتيجة لمحافظة الأيوبيين على السيطرة على منافذ مصر على البحر الأحمر، والبحر المتوسط.

ومن العوامل المهمة التي كانت تؤدي إلى إعاقة التجارة في البحر الأحمر: العوامل الطبيعية، وأهمها صعوبة الملاحة فيه، فمن المعروف أن طبيعة البحر

(١) القوسي، تجارة مصر، ص ١٥٢.

(٢) انظر ص ٢٠٢ من هذا الفصل.

الأحمر تختلف عن طبيعة البحر المتوسط لما يحويه البحر الأحمر من شعب مرجانية، ومن تيارات بحرية قوية، وما يهب عليه من رياح وأعاصير^(١)، كذلك وجود دوامات مخيفة في أماكن متفرقة منه، وكانت أشد منطقة خطورة فيه تلك التي تمتد ستة أميال عند مدخل خليج السويس العقبة والمعروفة باسم تاران؛ وذلك بسبب التقاء الرياح التي تهب من ناحية الخليجين فيها^(٢). وقد وصف الرحالة ابن جبير صعوبة الإبحار في هذا البحر، فقال: «وكانت أهوالاً شتى... ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المركب واختلالها»^(٣).

وبذلك نجد أن العقبات الطبيعية كانت عائقاً في تجارة هذا البحر، ولكنها لم تكن تشكل خطراً كبيراً؛ لأن ملاحي هذا البحر كانت لديهم خبرة واسعة في محاولة تجنب هذه الأخطار، كما أن عرب الجزيرة كانوا أحياناً يلجؤون إلى الطرق البرية للقوافل المحاذية للساحل الحجازي؛ تجنباً لأهوال البحر الأحمر^(٤).

كما كان للكوارث الطبيعية، والأزمات الاقتصادية التي تحدث في البلدان الواقعة على البحر الأحمر دور في اختلال ميزان التجارة بشكل عام، ومن أمثلة ذلك ما حدث سنة (٥٩٧هـ / ١٢٠١م) في عهد الملك العادل، فتذكر المصادر أنه حصل فيها هبوط لمستوى الماء في النيل، فكثرت الوباء بمصر، واشتد الغلاء^(٥)، وأن النيل استمر على ذلك لمدة ثلاث سنوات متتالية^(٦)، كما ترتب

(١) ربيع، بحر الحجاز، ص ٤١٣.

(٢) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١/ ٥٧، وابن حوقل، صورة الأرض، ص ٤٦، والإصطخري، المسالك والممالك، ص ٢٩، والقوصي، تجارة مصر، ص ١٣.

(٣) الرحلة، ص ٧٨.

(٤) حوراني، العرب والملاحة، ص ٢٥-٢٦.

(٥) المقريزي، السلوك، ١/ ١٥٧، وعاشور، مصر والشام، ص ١٢٥-١٢٦.

(٦) ابن إياس، بدائع الزهور، ١/ ٢٥٤، وابن العماد، شذرات الذهب، ٣/ ٣٢٣، و ٣٢٨.

نتيجة لذلك اشتداد الأحوال في بلاد الحجاز، ووقوع الغلاء بها أيضًا لمدة سنتين^(١)، فضلًا عن الزلازل التي تحصل أحيانًا، وت خلف خرابًا ودمارًا كبيرًا يؤثر في الأوضاع الاقتصادية، مثل الزلازل التي ضربت مصر سنة (٦٠٠ هـ / ١٢٠٤ م)^(٢) وكذلك سنة (٦٠٨ هـ / ١٢١٢ م)^(٣).

ولم تكن المخاطر في ذلك البحر مخاطر طبيعية فحسب، بل كانت هناك عقبات مختلفة من أهمها العقبات الأمنية التي تشكل خطرًا كبيرًا على تجارة البحر الأحمر، وتهدد أمن التجار والمسافرين فيه، وهي أخطار قراصنة البحر أو «المتجرمة»، كما كانوا يسمون في تلك الحقبة، فقد كانوا يتعرضون للسفن نهبًا وقتلاً وسبيًا، فكانت الطرق التجارية في البحر الأحمر عرضة لهجوم القراصنة، وبخاصة الهنود منهم، الذين اتخذوا من جزيرة سقطرى مخبأ لهم، وقد عرضوا طريق التجارة للأخطار والمخاوف المستمرة، وقد وصف ياقوت الحموي هذه الجزيرة بقوله: «وكان يأوي إليها بوارج الهنود الذين يقطعون على المسافرين التجارة»^(٤). وقد ازدادت أخطارهم، وأدت إلى توقف التجارة في إحدى السنوات بين عدن والهند سنة كاملة.

وقد اهتم الأيوبيون بمطاردة القراصنة حتى جهات الهند؛ وذلك لحماية تجارة البحر الأحمر^(٥) - كما سبق أن ذكرنا - وقد كانت تجارة الكارم كثيرًا ما تتعرض لخطر القراصنة، فكان لهم أسطول بعيداب وسواكن لحمايتها، فقد ذكر القلقشندي^(٦) أن ذلك الأسطول كان «خوفًا على مراكب الكارم من قوم

(١) الفاسي، شفاء الغرام، ٢/ ٢٧١، ومحمد، العلاقات بين الحجاز ومصر، ص ٣١٧.

(٢) الدواداري، كنز الدرر، ٧/ ١٥٧.

(٣) المقرزي، السلوك، ١/ ق ١/ ١٧٥.

(٤) الحموي، معجم البلدان، ٣/ ٢٢٧.

(٥) ابن حاتم، السمط الغالي، ص ١٣١.

(٦) صبح الأعشى، ٣/ ٥٢٠.

كانوا بجزائر بحر القلزم هناك يعترضون المراكب، فيحميهم الأسطول منهم، وكان عدة هذا الأسطول خمسة مراكب، ثم صارت إلى ثلاثة، وكان والي قوص هو المتولي لأمر هذا الأسطول».

وكان للقرصنة في البحر المتوسط دور كبير أيضًا في تراجع تجارة البحر الأحمر؛ وذلك لارتباطها التجاري بتجارة المرور التي هي عماد تجارة الشرق والغرب، إذ تسببت هذه القرصنة في خوف تجار أوروبا من التقدم إلى الموانئ المصرية والشامية؛ لشراء منتجات الشرق القادمة من طريق البحر الأحمر؛ وبذلك أسهمت في تراجع تجارة هذا البحر.

ومما أسهم في انعدام الأمن التجاري في البحر الأحمر في نهاية العهد الأيوبي ضعف الأسطول الحربي والتجاري أيضًا، فقد سبق أن ذكرنا أن الأسطول الأيوبي^(١) أهمل بعد وفاة صلاح الدين الأيوبي، وفقد مكانته وقوته مع الزمن؛ وهذا ما أثر بشكل كبير في الأمن في البحر الأحمر، فضعفت مقاومة القرصنة البحرية التي وجدت في ذلك فرصة لتكثيف هجماتها على السفن التجارية، فكان ذلك عاملاً مساعدًا على تراجع التجارة وضعفها.

ولم يكن اختلال الأمن في الطرق قاصرًا على الطرق البحرية، بل إن الطرق البرية للتجارة كانت تتعرض بدورها لمخاطر قطاع الطرق من العربان وغيرهم، وهجومهم على القوافل التجارية، فقد كانت قوافل التجارة، وكذلك قوافل الحج التي تكون في الأغلب هي الأخرى محملة بأنواع البضائع والسلع المارة بدروب الحج البرية عبر سيناء، وسواحل البحر الأحمر الشمالية كثيرًا ما تتعرض لهجمات الأعراب، وقطاع الطرق، إضافة إلى الالتزامات المالية (الإتاوات) التي كانت تفرضها بعض القبائل المسيطرة على طرق الحج^(٢). ولعل هذا، إضافة إلى

(١) عن الأسطول انظر ص ١٢٥ في الفصل الأول.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص ٤٩-٥٠.

هجمات الصليبيين على هذا الطريق، من العوامل التي أدت إلى تغير طريق الحج إلى جهة عيذاب، كما سبق أن ذكر، وقد كان طريق عيذاب يتكون أولاً من قطاع نهري ينتهي عند قوص، ومنها يبدأ القطاع البري الممتد في بركة عيذاب، وكانت هذه البركة جديداً لا عمارة فيها، وهي طريق طويل يقطعها المسافر في ثمانية عشر يوماً، كما كان يصل إلى عيذاب طريق بري آخر قادم من أسوان عبر وادي العلاقي، وقد كانت القوافل التجارية كثيراً ما تتعرض لمخاطر البدو سواء في وادي العلاقي أم في بركة عيذاب، وخصوصاً من إمارة بني الكنز من ربيعة^(١).

ولعل العامل السياسي المتمثل في النزاعات والخلافات التي دبت في البيت الأيوبي بعد صلاح الدين، وتكرارها على مدى تاريخ الأيوبيين، فضلاً عن ضعف الحكام وانشغالهم من جهة، وظهور قوى سياسية جديدة على حسابهم في البحر الأحمر من جهة أخرى، كان أهم عائق أدى إلى تراجع التجارة الأيوبية، واختلال ميزانها في بعض الأحيان، وكانت أشهر تلك الخلافات السياسية هي النزاع بين الملك العادل وأبناء أخيه صلاح الدين...^(٢)، ثم النزاع بين أبناء العادل بعد وفاته، إذ حدث خلاف بين السلطان الكامل؛ سلطان مصر وأخويه المعظم عيسى؛ صاحب دمشق، والأشرف موسى صاحب الجزيرة فقد تحالف المعظم والأشرف ضد أخيهما الكامل، وكان وجه الخطر في هذا النزاع هو أن الفريقين المتنازعين استعانوا بقوى خارجية، فقد استنجد الملك المعظم بالخوارزمية في حين استنجد الملك الكامل بقوى أوربية صليبية، فاستعان بفريدريك الثاني؛ إمبراطور الإمبراطورية المقدسة، ومع أن الخلاف انتهى لمصلحة الملك الكامل، فإن آثاره ظلت باقية في أوضاع الشام ومصر على وجه الخصوص^(٣).

(١) ابن واصل، مفرج الكروب، ٣/١٦-١٧، وسالم، البحر الأحمر، ص ٨٤.

(٢) المقرئ، السلوك، ١/١ق/١٥٤، وعاشور، مصر والشام، ص ٦٩-٧٠.

(٣) ابن واصل، مفرج الكروب، ٤/٢٣٠-٢٤٠، وحسين، حسن عبد الوهاب، تاريخ جماعة الفرسان التبتون، ص ١٩٩.

وفي اليمن كان الحكم الأيوبي يشهد تراجعاً في الأوضاع الاقتصادية من حين إلى آخر؛ نتيجة الاضطرابات السياسية، وعدم الاستقرار، ومثال ذلك ما حصل من اضطرابات في عهد المعز إسماعيل بن طغتكين وانتهت بمقتله سنة (٥٩٧هـ / ١٢٠١م)^(١)، وكذلك ما حصل من اضطرابات في عهد المسعود وما قام به من مصادرة لأموال التجار^(٢)، ثم النزاع بين الأيوبيين والرسوليين الذي انتهى لمصلحة الرسوليين في اليمن، وكان هذا بداية للتفكك السياسي في الدولة، وانقسام جزء مهم منها يتحكم في مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وقد كان لذلك أثر كبير في التأثير في تجارة البحر الأحمر خصوصاً مع احتدام الصراع بين الأيوبيين والرسوليين على الحجاز^(٣).

ومع اختلال الميزان التجاري في البحر الأحمر أحياناً؛ نتيجة الصعوبات الطبيعية، وانشغال سلاطين الأيوبيين بمشكلاتهم الداخلية أو بمحاربة القوى الصليبية، ومع المحاولات غير الناجحة التي قام بها الصليبيون للسيطرة على طريق التجارة البحرية عبر البحر الأحمر، ومع استقلال الرسوليين باليمن، ومع كل ذلك فإن البحر الأحمر شهد في العصر الأيوبي نشاطاً تجارياً واسع النطاق، فاق ما سبقه من عهود^(٤).

من خلال ما سبق تتضح الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر ولموانئه، وسياسة الأيوبيين في الحفاظ عليه من خلال تأمين البحر الأحمر من الأخطار الصليبية والقرصنة، وغيرها من المخاطر؛ وهو ما ترتب عليه زيادة في النشاط التجاري. كما ظل البحر الأحمر أهم واسطة اتصال بين الشرق

(١) الشمري، عدن، ص ٣٣٦.

(٢) الشمري، عدن، ص ٢٤٨.

(٣) لمزيد من التفاصيل راجع ص ٧٢ من الفصل الأول.

(٤) سالم، البحر الأحمر، ص ٨٥-٨٦.

والغرب في العصور الوسطى، كما أعطيت صورة واضحة للعلاقات التجارية القائمة بين موانئ البحر الأحمر من جهة، وتجارة الشرق وإفريقيا وأوربا من جهة أخرى، من خلال دراسة طرق التجارة الممتدة داخلياً بين موانئ البحر الأحمر، وخارجياً، والتي تربطه بخطوط الملاحة العالمية، كما أوضحنا طرق نقل السلع بين هذه الموانئ، وكيف خدمت حركة التبادل التجارية بين هذه الموانئ، وما ترتب على هذه الإمكانيات من ازدهار للتجارة، وتطور لمواردها ومنشآتها ومظاهرها المختلفة.

الخاتمة

يمثل البحر الأحمر منذ القدم، بموقعه الإستراتيجي الفريد، نقطة الوصل بين قارات العالم الثلاث آسيا وإفريقيا وأوربا، كما أنه يمثل جسراً طبيعياً لتجارة الشرق إلى أوربا، وأن أهمية البحر الأحمر جزء لا يتجزأ من أهمية المناطق المطلة عليه، والتي تنوعت أهميتها بناء على مكانة كل منها ثم أكسبت هذه المناطق البحر الأحمر أهمية كبرى، فالحجاز بأهميته الدينية للمسلمين أكسب البحر الأحمر أهمية خاصة بوصفه أحد أهم طرق الحج إلى مكة والمدينة، كما أكسبته مصر أهمية خاصة؛ سياسية من جهة؛ نتيجة لكونها مركز ثقل الدولة السياسي، وتجارية من جهة أخرى؛ بحكم موقعها الذي يساعد على ازدهار التجارة لكونها همزة الوصل بين تجارة البحر الأحمر وتجارة البحر المتوسط. وكذلك اليمن أكسبته أهمية تجارية، سواء بموقعها الذي يربطه بالمحيط الهندي، ثم بالشرق، أم بمنتجاتها الاقتصادية التي دعمت التجارة في المنطقة منذ أقدم العصور.

ونتيجة لذلك كله كان البحر الأحمر محط أنظار القوى الكبرى، ومحوراً رئيساً تتحرك حوله صراعات العالم في تلك الحقبة؛ وذلك تحقيقاً لمصالحها الاقتصادية والسياسية والدينية، فضلاً عن النزاعات الإقليمية حوله ومحاولات القوى المطلة عليه فرض سيطرتها على هذا الشريان الحيوي في

التجارة العالمية الذي لا يزال يحتفظ بهذه المكانة منذ أقدم العصور حتى وقتنا الحاضر.

ومن خلال هذا الكتاب نجد أن الدولة الأيوبية استطاعت خلال الحقبة الأولى من حكمها في عهد الاستقرار والقوة إبان عهد صلاح الدين الأيوبي أن تحكم سيطرتها الكاملة على البلدان الواقعة على البحر الأحمر، ومن ثم جعلت البحر الأحمر بحيرة داخلية أيوبية، واستطاعت أن تؤمن منافذه الشمالية والجنوبية بإجراءاتها الأمنية التي اتخذتها في سبيل تحقيق ذلك. وكل هذا ما كان ليتحقق لولا معرفة صلاح الدين بالأخطار المحدقة به، وتوجهه نحو توحيد الدولة الإسلامية تحت رايته، واهتمامه بالجيش بصفة عامة، وبالأسطول بصفة خاصة، وكذلك عنايته بتحسين الثغور والموانئ على البحر الأحمر؛ لمواجهة الأخطار الصليبية، أو الاعتداءات الخارجية.

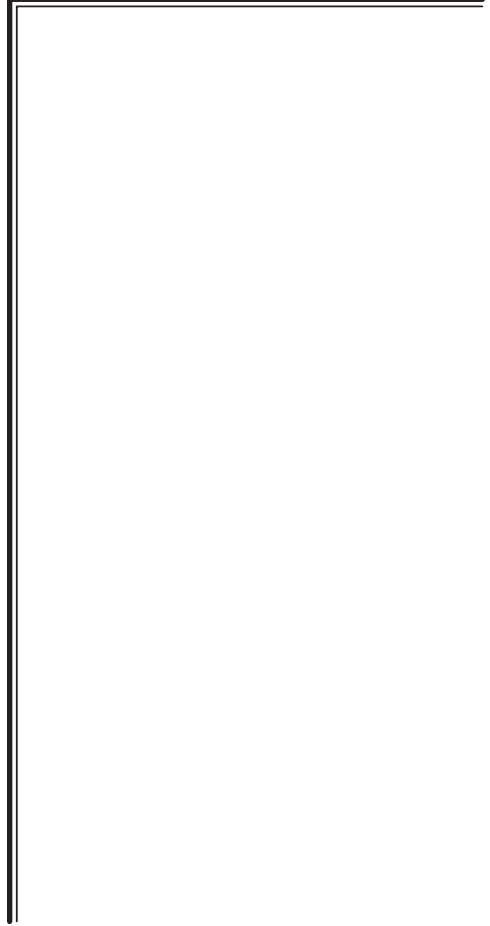
وبعد وفاة صلاح الدين اهتزت قوة السلطة الأيوبية بسبب النزاع في البيت الأيوبي الذي أضعف الحكم الأيوبي في المناطق التابعة لمصر. إلا أن السلاطين الأيوبيين بذلوا ما بوسعهم في سبيل تحقيق أمن البحر الأحمر، فتمكنوا من إبعاد الخطر الصليبي عن هذا البحر، كما تمكنوا من حماية أراضي الموانئ المطلة عليه مع الصعوبات التي تعرض لها.

ويتضح من هجوم أرناط الصليبي على البحر الأحمر مدى خطورة الهجمات الصليبية على طرق الحج، وعلى أراضي الحرمين، ففي ذلك تهديد لعامل مهم من عوامل أهمية البحر الأحمر العالمية والإسلامية، واستمرت هذه السياسة الرامية إلى الحفاظ على أمن هذا الشريان الحيوي طوال الدولة الأيوبية؛ وذلك بمختلف الوسائل والطرق التي مرت بنا عبر صفحات هذا الكتاب.

وأخيراً وضح هذا الكتاب الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر ولموانئه، وسياسة الأيوبيين في الحفاظ عليه، من خلال تأمين البحر الأحمر من الأخطار

الصليبية والقرصنة، وغيرها من الأخطار؛ وهذا ما ترتب عليه زيادة في النشاط التجاري. كما ظل البحر الأحمر أهم واسطة اتصال بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، كما أعطيت صورة واضحة للعلاقات التجارية القائمة بين موانئ البحر الأحمر من جهة، وتجارة الشرق وإفريقيا وأوروبا من جهة أخرى، من خلال دراسة طرق التجارة الممتدة داخلياً بين موانئ البحر الأحمر، والممتدة خارجياً، والتي تربطه بخطوط الملاحة العالمية، كما أوضحنا طرق نقل السلع بين هذه الموانئ، وكيف خدمت حركة التبادل التجارية بين هذه الموانئ. وما ترتب على هذه الإمكانيات من ازدهار للتجارة، وتطور لمواردها ومنشآتها ومظاهرها المختلفة.

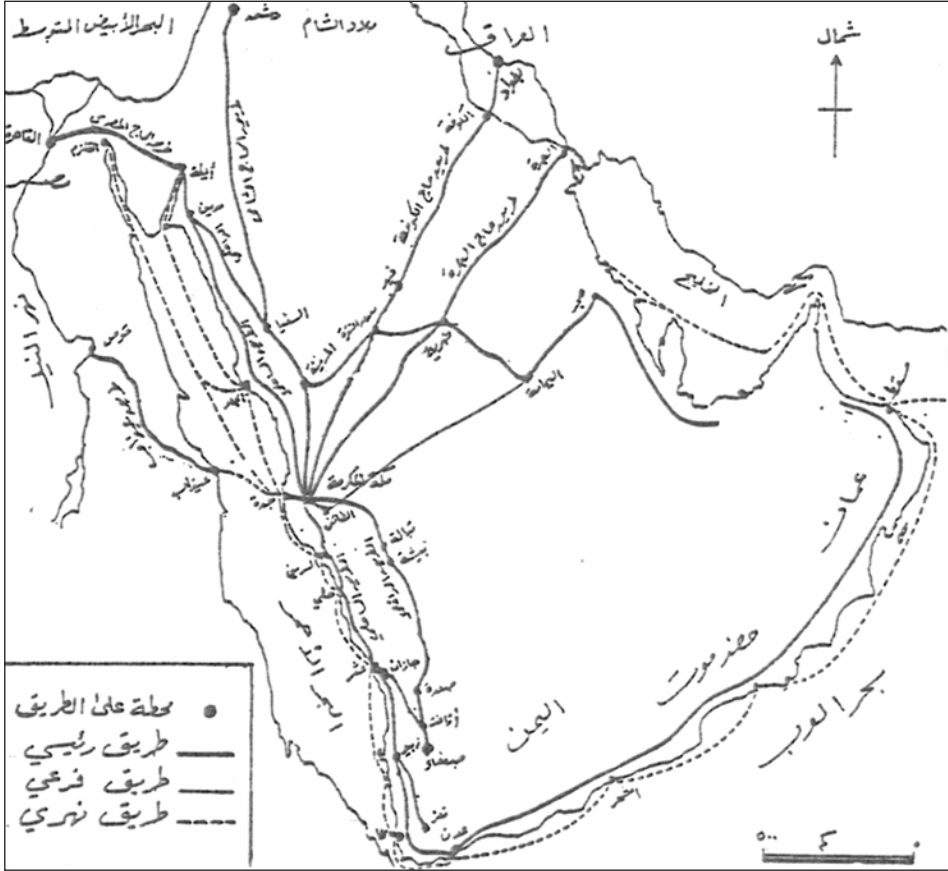
الملاحقات





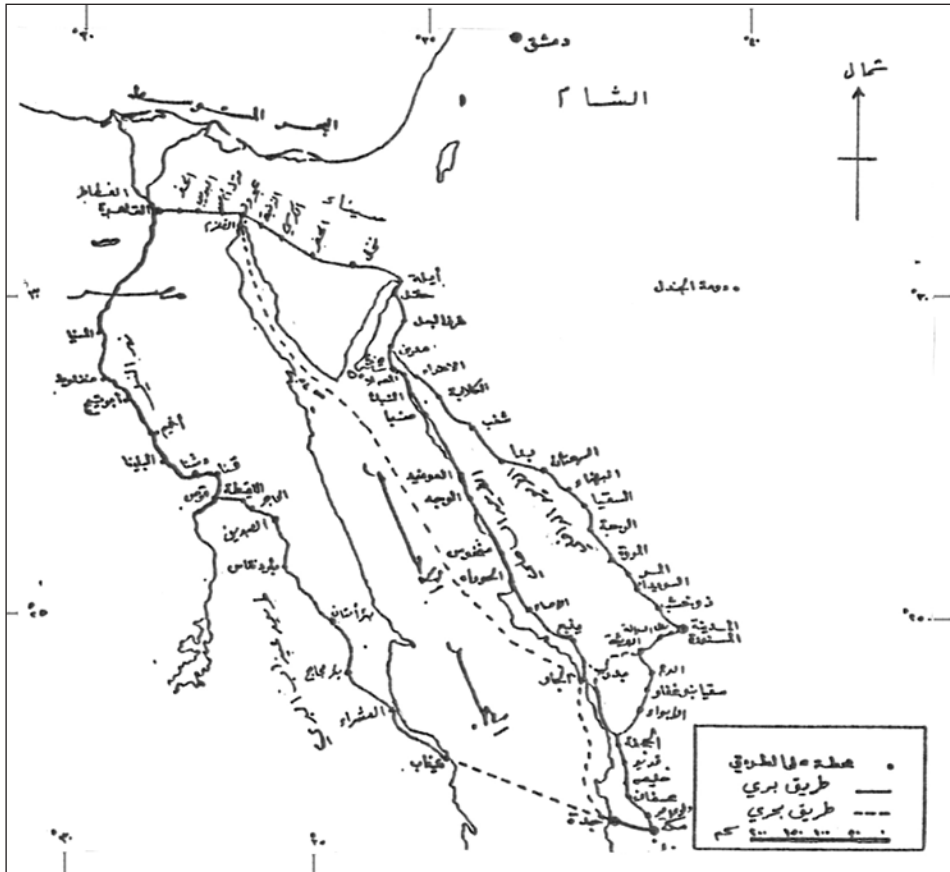
خريطة رقم (١)

المناطق التي سيطر عليها الأيوبيون حول البحر الأحمر، نقلًا من موقع مسرد الخرائط



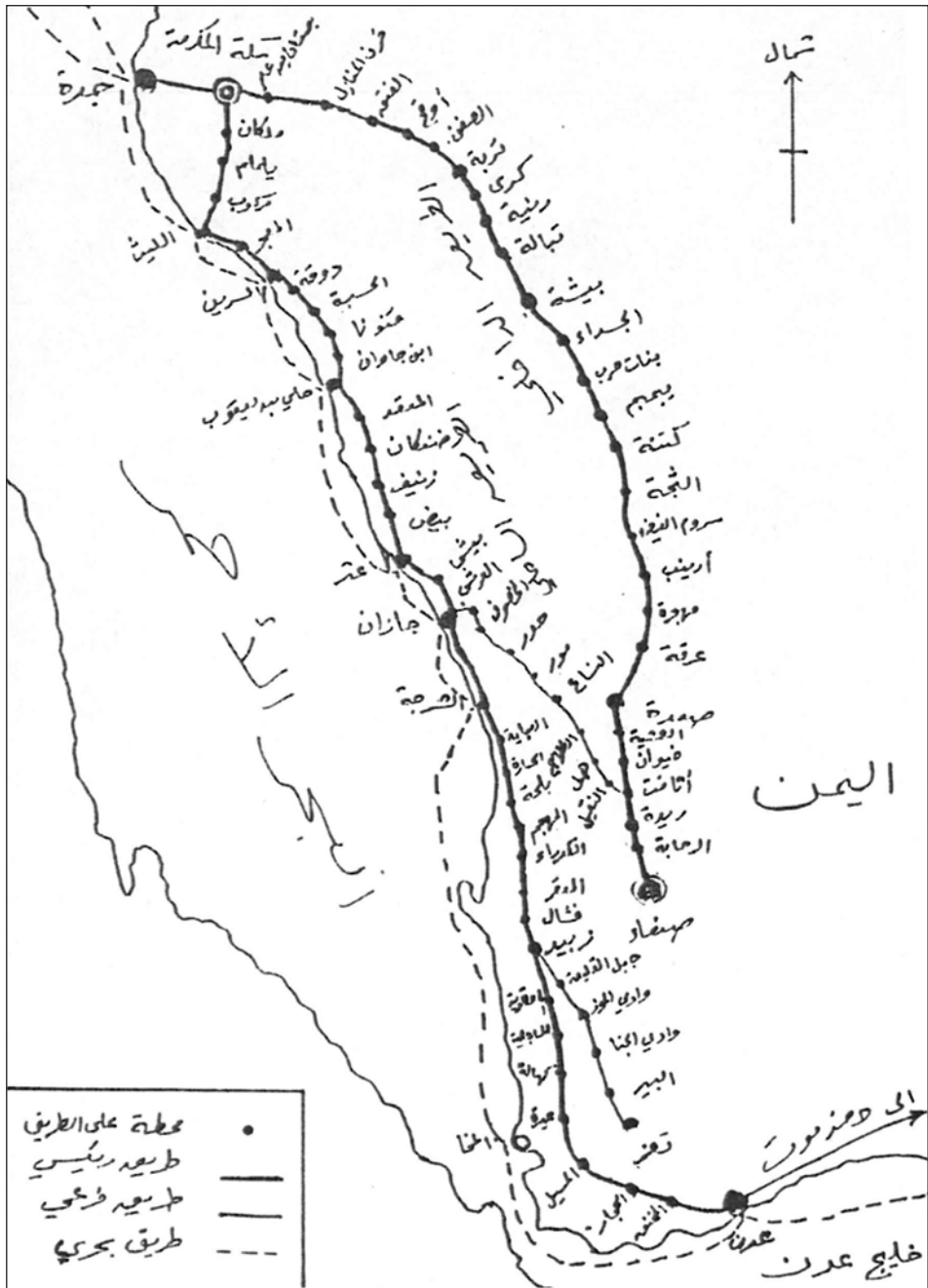
خريطة رقم (٢)

طرق الحج في العصر الأيوبي، نقلًا من كتاب الخالدي، تنظيمات الحج



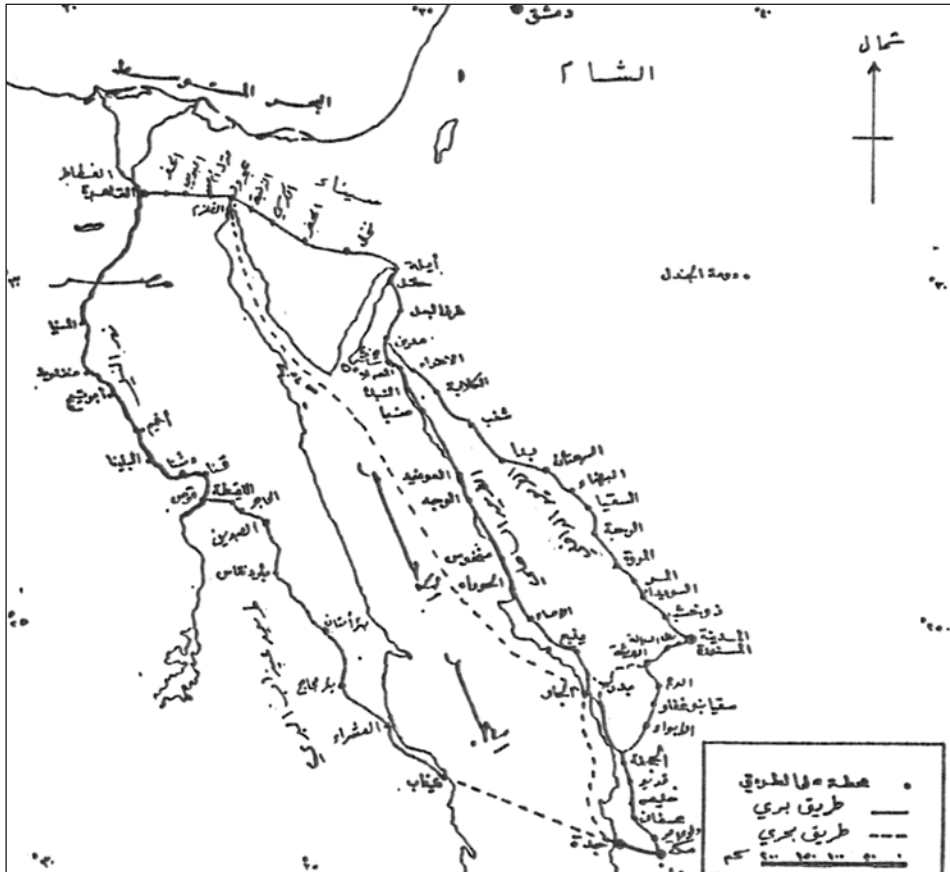
خريطة رقم (٣)

طريق الحج المصري، نقلًا من كتاب الخالدي، تنظيمات الحج



خريطة رقم (٤)

طريق الحج اليمني، نقلاً من الخالدي، تنظيمات الحج

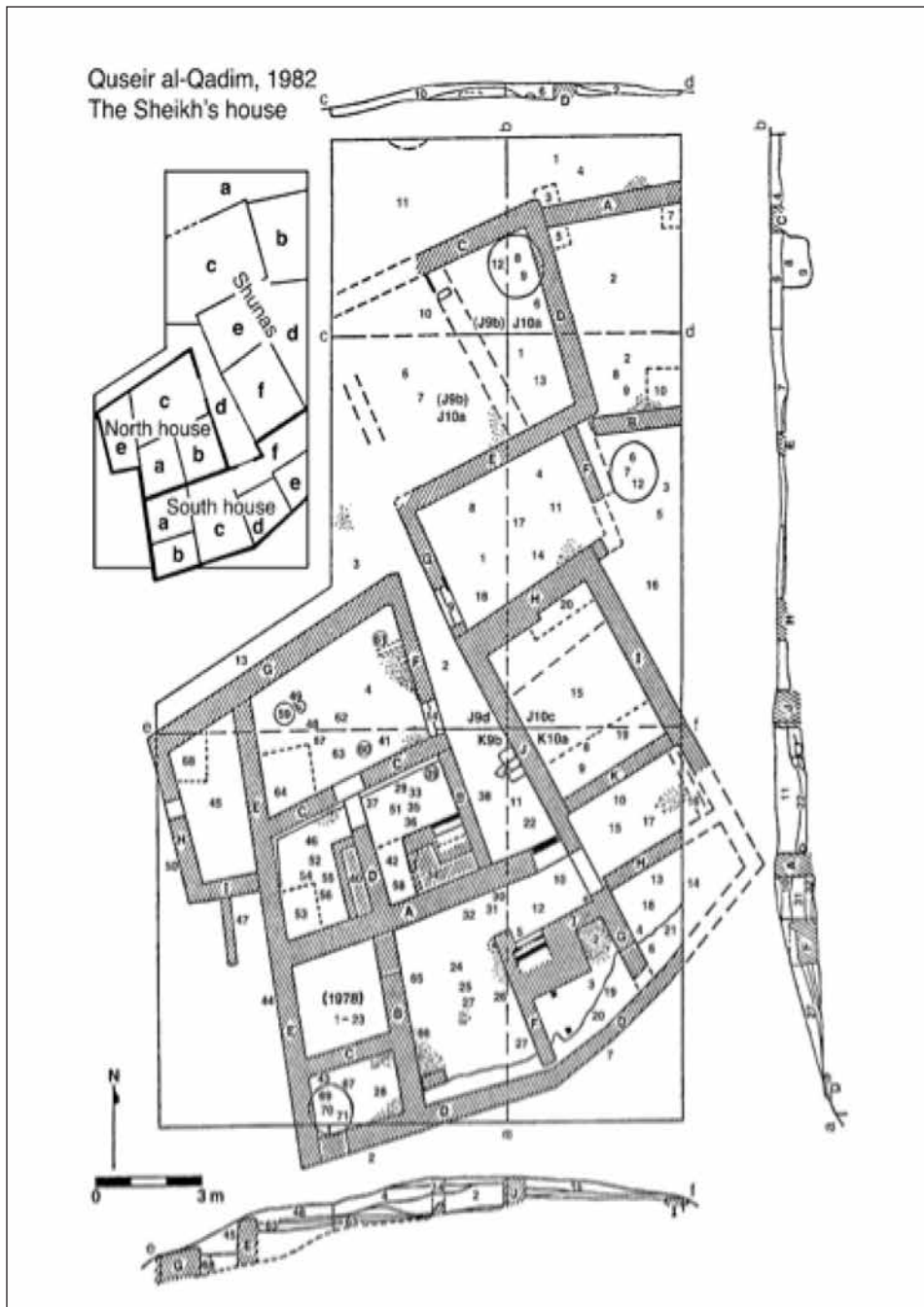


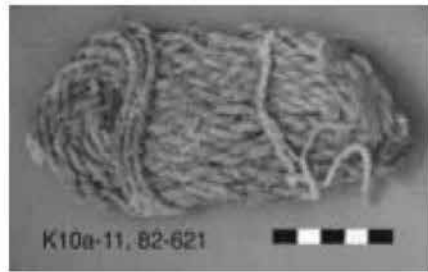
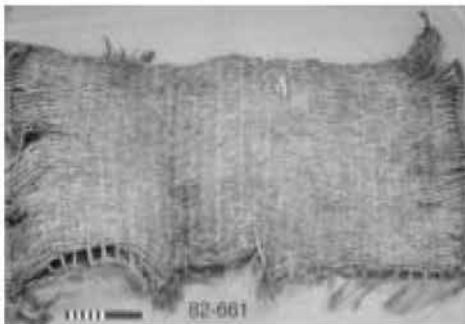
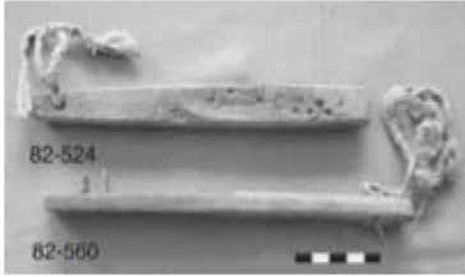
خريطة رقم (٥)

طرق التجارة نقلًا من الزيلعي، أحمد عمر، مكة وعلاقتها الخارجية (٣٠١-٤٨٧هـ)،
جامعة الرياض، الرياض، ١٩٨١م

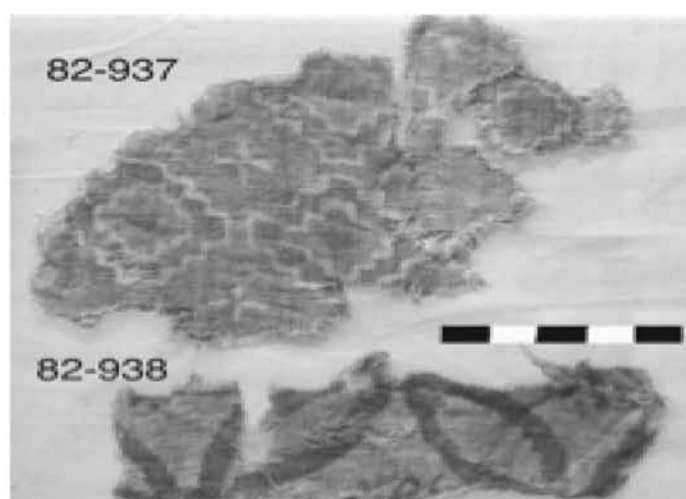
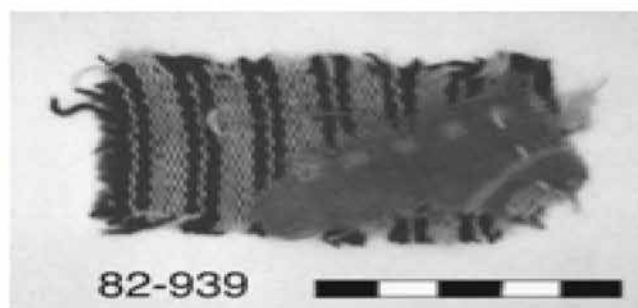
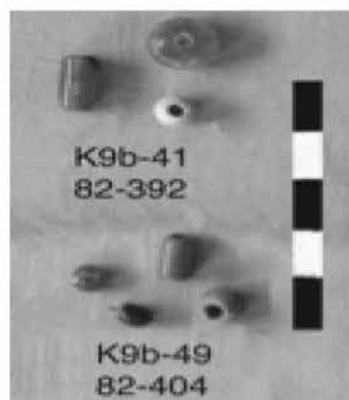


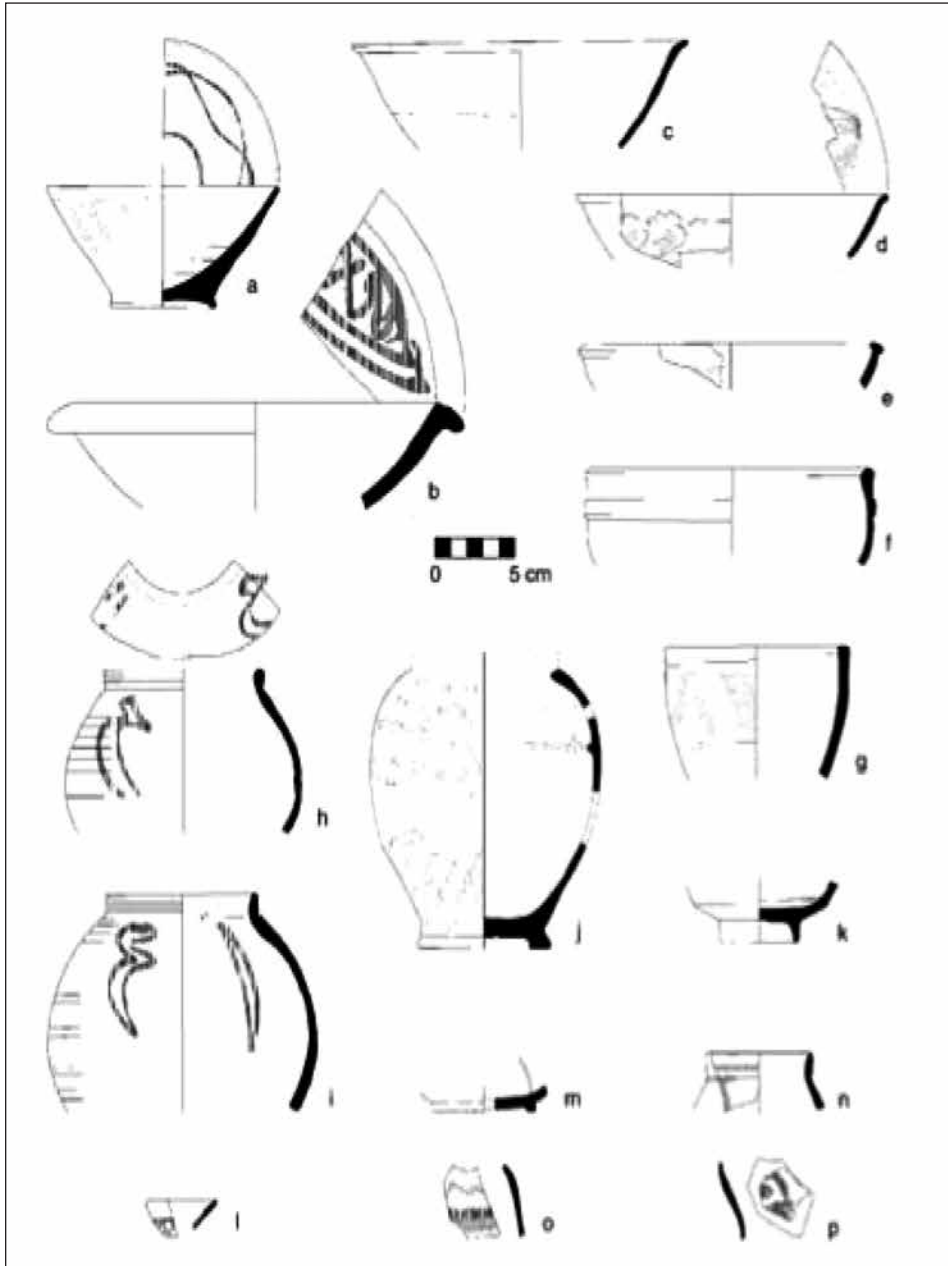
تنقيبات بعثة جامعة سوئهمبتون سنة ١٩٩٦م في ميناء القصير

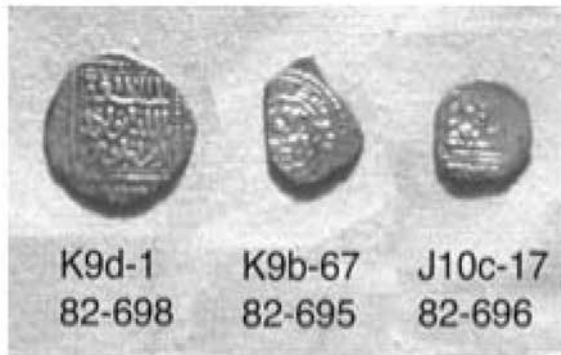
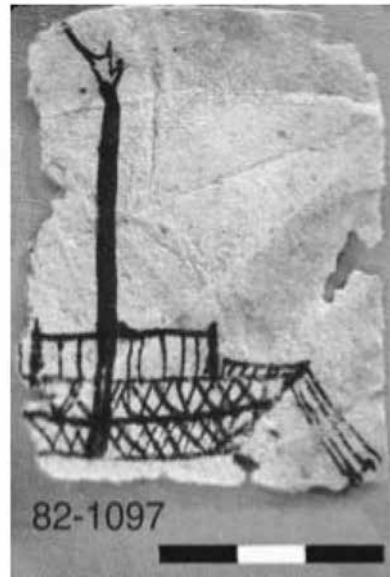




قطع أثرية وجدت في أحد الموانئ المصرية (ميناء القصير)







قطع أثرية وجدت في أحد الموانئ المصرية (ميناء القصير)

المصادر والمراجع

أولاً / المصادر العربية:

- ١- ابن الأثير (عز الدين أبو الحسن علي بن الكرم ت: ٦٣٩هـ / ١٢٣٢م):
- الكامل في التاريخ، الجزء ١١، بيروت، دارصادر، ١٣٨٦هـ / ١٩٦٦م.
- ٢- الإدريسي (محمد بن محمد بن عبدالله بن إدريس ت: ٥٦٠هـ / ١١٦٥م):
- نزهة المشتاق لمعرفة الآفاق، المجلد الأول، بيروت، عالم الكتب، ١٤٠٩هـ / ١٩٨٩م.
- ٣- الأسدي (محمد بن محمد بن خليل ت: ٨٥٤هـ / ١٤٥٠م):
- التيسير والاعتبار والتحرير والاختبار فيما يجب من التدبير والتصريف والاختيار، دار الفكر العربي، ١٩٦٧م.
- ٤- ابن إياس (محمد بن أحمد ت: ٩٣٠هـ / ١٥٢٤م):
- بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق: محمد مصطفى، فيسبادن، فرانز شتاينز، ١٣٩٥هـ / ١٩٧٥م.
- ٥- ابن بطوطة (أبو عبدالله محمد بن عبدالله بن محمد ت: ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م):
- تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق: عبدالهادي التازي، الجزء الأول، الرباط، أكاديمية المملكة المغربية، ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م.

- ٦- البكري (أبو عبيدالله بن عبدالعزيز ت: ٤٨٧هـ/ ١٠٩٤م):
- المسالك والممالك، تحقيق: أدريان فان ليوفن، وأندري فيري، ج ١، تونس، الدارالعربية للكتاب، ١٩٩٢م.
- ٧- ابن البيطار (ضياء الدين عبدالله بن أحمد ت: ٦٤٦هـ/ ١٢٤٨م):
- الجامع لمفردات الأدوية والأغذية، د.ت.
- ٨- ابن تغري بردي (أبو المحاسن يوسف الأتابكي ت: ٨٧٤هـ/ ١٤٧٠م):
- النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، القاهرة، نسخة مصورة عن طبعة دارالكتب، ١٣٨٣هـ/ ١٩٦٣م.
- ٩- ابن جبير (أبو الحسن محمد بن أحمد ت: ٦١٤هـ/ ١٢١٧م):
- رحلة ابن جبير، ضبط: محمد زينهم، القاهرة، دار المعارف، د.ت.
- ١٠- ابن الجوزي (أبو الفرج عبدالرحمن بن علي ت: ٥٩٧هـ/ ١٢٠١م):
- المنتظم في تاريخ الملوك والأمم، دار الكتب العلمية، ١٩٩٢م.
- ١١- ابن الجوزي «سبط» (شمس الدين أبو المظفر يوسف ت: ٦٥٤هـ/ ١٢٥٧م):
- مرآة الزمان في تاريخ الأعيان، جامعة أنقرة، ١٩٦٨م.
- ١٢- ابن حاتم (الأمر بدرالدين بن حاتم بن أحمد الهمداني ت: ٦٩٤هـ/ ١٢٩٥م):
- السمط الغالي الثمن في أخبار الملوك من الغز باليمن، تحقيق: ركس سمث، جامعة كمبردج، د.ت.
- ١٣- الحربي (إبراهيم بن إسحاق ت: ٢٨٥هـ/ ٨٩٨م):
- كتاب المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة، تحقيق: محمد الجاسر، الرياض، دار اليمامة، ١٩٦٩م.
- ١٤- الحميري (محمد بن عبدالمنعم ت: ٩٠٠هـ/ ١٤٩٥م):
- الروض المعطار في خبرالأقطار، تحقيق: إحسان عباس، بيروت، هيد لييربغ، ط ٢، ١٩٨٤م.

- ١٥- الحنبلي (أحمد بن إبراهيم ت: ٨٧٦هـ/ ١٤٧١م):
 - شفاء القلوب في مناقب بني أيوب، تحقيق: ناظم رشيد، العراق، وزارة الثقافة والفنون، ١٩٧٨م.
- ١٦- ابن حوقل (محمد بن علي النصيبي ت: ٣٦٧هـ/ ١٩٧٧م):
 - صورة الأرض، بيروت، دارالحياة، ١٩٩٢م.
- ١٧- ابن خرداذبه (عبيدالله بن عبدالله ت: ٣٠٠هـ/ ٩١٢م):
 - المسالك والممالك، ليدن، مطبعة برييل، ١٩٨١م.
- ١٨- خسرو (ناصر خسرو القبادياني المروزي ت: ٤٨١هـ/ ١٠٨٨م):
 - سفرنامه، ترجمة: أحمد خالد البدلي، الرياض، عمادة شؤون المكتبات - جامعة الملك سعود، ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م.
- ١٩- ابن خلدون (عبدالرحمن بن محمد ت: ٨٠٨هـ/ ١٤٠٥م):
 - تاريخ ابن خلدون المسمى بكتاب العبر، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، ١٩٧١م.
- ٢٠- ابن خلكان (أبو العباس شمس الدين أحمد ت: ٦٨١هـ/ ١٢٨٢م):
 - وفيات الأعيان وأنباء الزمان، تحقيق محمد محيي الدين عبدالحميد، القاهرة، ١٩٤٨م، إحسان عباس، بيروت، دار الثقافة، ١٩٧٠م.
- ٢١- ابن دقماق (صارم الدين إبراهيم بن محمد ت: ٨٠٩هـ/ ١٤٠٦م):
 - الانتصار لواسطة عقد الأمصار، المكتب التجاري - دار الآفاق الجديدة، د.ت.
- ٢٢- الدمشقي (أبو الفضل جعفر بن علي ت: من بعد ٥٧٠هـ/ ١١٧٥م):
 - الإشارة إلى محاسن التجارة، بيروت، ١٩٨٣م.
- ٢٣- الدواداري (أبو بكر بن عبدالله ت: ٧٣٦هـ/ ١٣٣٥م):
 - الدرر الماضية في أخبار الدولة الفاطمية، تحقيق صلاح الدين المنجد، القاهرة، ١٩٦١م.

- كنز الدرر وجامع الغرر - الدر المطلوب في أخبار بني أيوب، تحقيق، سعيد عبدالفتاح عاشور، القاهرة، ١٣٩١هـ/ ١٩٧٢م.
- ٢٤- ابن الديبع (عبدالرحمن بن علي بن محمد ت: ٩٤٤هـ/ ١٥٣٧م):
- بغية المستفيد في تاريخ مدينة زيد، تحقيق: عبدالله الحبشي، صنعاء، مركز الدراسات اليمنية، ١٩٧٩م.
- ٢٥- ابن سعيد (نور الدين أبو الحسن المغربي ت: ٦٨٥هـ/ ١٢٨٦م):
- بسط الأرض في الطول والعرض، تحقيق: خوان قرنيط، المغرب، معهد مولاي الحسن، ١٩٥٨م.
- ٢٦- أبو شامة (عبدالرحمن بن إسماعيل ت: ٦٦٥هـ/ ١٢٦٥م):
- كتاب الروضتين في أخبار الدولتين، تحقيق، محمد حلمي، القاهرة، دار الكتب والوثائق القومية، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٨م.
- ٢٧- ابن شداد (بهاء الدين يوسف بن رافع ت: ٦٣٢هـ/ ١٢٣٤م):
- النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية «سيرة صلاح الدين»، تحقيق، جمال الدين الشيال، القاهرة، الدار المصرية للتأليف والنشر، ١٩٦٤م.
- ٢٨- شيخ الربوة (شمس الدين أبو عبدالله الدمشقي ت: ٧٢٧هـ/ ١٣٢٧م):
- نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ليزج، ١٩٢٣م.
- ٢٩- الإصطخري (إبراهيم بن محمد ت: ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م):
- المسالك والممالك، القاهرة، دارالقلم، ١٩٦١م.
- ٣٠- الصوري (وليم، الحروب الصليبية ت: ١٠٩هـ/ ١١٨٤م):
- الحروب الصليبية، ترجمة: حسن حبشي/ ترجمة سهيل زكار، القاهرة، الهيئة المصرية العامة، ١٩٩١م.
- ٣١- ابن عبدالمجيد (تاج الدين عبدالباقي ت: ٧٤٣هـ/ ١٣٤٢م):
- تاريخ اليمن المسمى بهجة الزمن في تاريخ اليمن، تحقيق: مصطفى حجازي، صنعاء، دارالكلمة، ط ٢، ١٩٨٥م.

- ٣٢- العرشي (القاضي حسين بن أحمد ت: ١٣١٨هـ/ ١٩٠٠م):
- بلوغ المرام في شرح مسك الختام فيمن تولى اليمن من ملك وإمام، د.م، مكتبة الثقافة الدينية، د.ت.
- ٣٣- العليمي (مجيرالدين عبدالرحمن بن محمد ت: ٩٢٨هـ/ ١٥٢٢م):
- الأنس الجليل بتاريخ القدس والخليل، د.م، مكتبة المحاسب، ١٩٧٣م.
- ٣٤- ابن العماد الحنبلي (أبو الفلاح عبدالحى ت: ١٠٨٩هـ/ ١٦٧٨م):
- شذرات الذهب في أخبار من ذهب، بيروت، دار الآفاق الجديدة، د.ت.
- ٣٥- ابن العميد (جرجس ت: ٦٧٢هـ/ ١٢٧٣م):
- أخبار الأيوبيين، بور سعيد، مكتبة الثقافة الدينية، د.ت.
- ٣٦- أبو الفداء (عماد الدين إسماعيل ت: ٧٣٢هـ/ ١٣٣٢م):
- تقويم البلدان، بيروت، دار صادر، د.ت.
- المختصر في أخبار البشر، بيروت، دار المعرفة، د.ت.
- ٣٧- ابن فضل (محمد بن علي الطبري ت: ٥٦٨هـ/ ١١٧٣م):
- تاريخ مكة إتحاف فضلاء الزمن بتاريخ ولاية بني الحسن، تحقيق: محسن محمد سليم، القاهرة، دار الكتاب الجامعي، د.ت.
- ٣٨- ابن فضل الله (شهاب الدين أبو العباس ت: ٧٤٩هـ/ ١٣٤٨م):
- مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، د.م، معهد تاريخ العلوم العربية والإسلامية، ١٩٨٨م.
- ٣٩- ابن فهد (النجم عمر بن فهد بن محمد المكي ت: ٨٨٥هـ/ ١٤٨٠م):
- إتحاف الورى بأخبار أم القرى، تحقيق، فهيم محمد شلتوت، القاهرة، مكتبة الخانجي، ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٣م.
- الدر الكمين بذيال العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، تحقيق، عبدالملك بن عبدالله بن دهيش، بيروت، دار خضر، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٠م.

- ٤٠- ابن فهد أبو الفضل (جار الله بن عبدالعزيز بن عمر ت: ٩٥٤هـ/ ١٥٤٧م):
 - غاية المرام بأخبار سلطنة البلد الحرام، مكة، جامعة أم القرى، مركز البحث العلمي وإحياء التراث الإسلامي، ١٩٦٨م.
- ٤١- الفاسي (تقي الدين محمد بن أحمد بن علي ت: ٨٣٢هـ/ ١٤٢٩م):
 - العقد الثمين بأخبار البلد الأمين، تحقيق: جبرائيل سليمان جبور، ط٢، بيروت، دار الآفاق الجديدة، ١٩٧٩م.
- شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، تحقيق، د. عمر عبدالسلام تدمري، بيروت، دارالكتاب العربي، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م.
- ٤٢- ابن الفقيه (أبو بكر محمد بن أحمد بن إسحاق):
 - البلدان، ليدن، مطبعة بريل، ١٩٦٧م.
- ٤٣- فوشيه (الشارتري):
 - تاريخ الحملة إلى القدس، ترجمة: د. زياد جميل العسلي، عمان، دارالشروق، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.
- ٤٤- القلقشندي (أبو العباس أحمد بن علي ت: ٨٢١هـ/ ١٤١٨م):
 - صبح الأعشى في صناعة الإنشا.
- ٤٥- ابن كثير (إسماعيل بن عمر ت: ٧٧٤هـ/ ١٣٧٣م):
 - البداية والنهاية، عدة أجزاء، بيروت، دار إحياء التراث العربي، ١٩٦٦م.
- ٤٦- ابن المجاور (جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب ت: ٦٩٠هـ/ ١٢٩١م):
 - صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، وسمي تاريخ المستبصر، ليدن، ١٩٥١م.
- ٤٧- أبو مخرمة (محمد بن عبدالله):
 - تاريخ ثغر عدن، القاهرة، مكتبة مدبولي، د.ت.

- ٤٨- ابن واصل (محمد بن سالم ت: ٦٩٧هـ/ ١٢٩٨م):
- مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، تحقيق، جمال الدين الشيال، الجزء الأول، القاهرة، دار إحياء التراث القديم، ١٩٦٠م، باقي الأجزاء تحقيق، حسنين محمد ربيع، القاهرة، ١٩٦٠- ١٩٨٥م.
 - ٤٩- ابن الجوزي، أبو الفرج عبدالرحمن بن علي (ت: ٥٩٧هـ/ ١٢٠١م):
 - المنتظم في تاريخ الملوك والأمم، دار الكتب العلمية، ١٩٩٢م.
 - ٥٠- الجزيري (عبدالقادر بن محمد الأنصاري ت: ٩٤٤هـ/ ١٥٣٧م):
 - درر الفوائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، تحقيق المرحوم الشيخ حمد الجاسر، الرياض.
 - ٥١- السلمي (عرام بن الأصبح ت: ٢٧٥هـ/ ٨٨٨م):
 - أسماء جبال تهامة وسكانها، تحقيق: عبدالسلام محمد هارون، القاهرة، مطبعة أمين عبدالرحمن، ١٣٧٣م.
 - ٥٢- شانودور (ألبيرو):
 - صلاح الدين البطل الأبقى في الإسلام، ترجمة: سيد أبو حسن، مراجعة: نديم مرعشلي، دمشق، دار طلاس، ط ٢، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣.
 - ٥٣- المسعودي (علي بن الحسين ت: ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م):
 - مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: محمد محيي الدين عبدالحميد، بيروت، دارالمعرفة، د.ت.
 - ٥٤- المقدسي (شمس الدين محمد بن أحمد ت: ٣٩٠هـ/ ٩٩٩م):
 - أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، مطبعة بريل، ١٨٧٧م.
 - ٥٥- المقرئزي (تقي الدين أحمد بن علي بن عبدالقادر ت: ٨٤٥هـ/ ١٤٤١م):
 - اتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، دار الفكر العربي، ١٩٤٨م.
 - السلوك لمعرفة دول الملوك، تحقيق، محمد مصطفى زيادة، القاهرة لجنة التأليف والنشر، ١٩٥٦م.

- البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، تحقيق: عبدالمجيد عابدين، مصر، مطبعة مخيمر، ١٩٦١م.
- المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار، تحقيق: محمد زينهم، ومديحة الشرقاوي، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩٨م.
- شذور العقود في ذكر النقود، د.م.ن، ١٩٩٠م.
- ٥٦- ابن مماتي (أبو المكارم أسعد بن الخطير ت: ٦٠٦هـ/ ١٢٠٩م):
- قوانين الدواوين، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩١م.
- ٥٧- ابن منظور (جمال الدين محمد بن مكرم ت: ٧١١هـ/ ١٣١١م):
- لسان العرب، بيروت، دار صادر، ٢٠٠٤م.
- ٥٨- النويري (شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب ت: ٧٣٢هـ/ ١٣٣٢م):
- نهاية الأرب في فنون الأدب، تحقيق: مفيد قميحة وجماعة، بيروت، دار الكتب العلمية، ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٤م.
- ٥٩- الهمداني (الحسن بن أحمد ت: ٣٣٦هـ/ ٩٤٧م):
- صفة جزيرة العرب، تحقيق: أحمد بن الحوالي، صنعاء، مكتبة الإرشاد، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.
- ٦٠- ابن إياس (أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي ت: ٩٣٠هـ/ ١٥٢٤م):
- نزهة الأمام في العجائب والحكم، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩٥م.
- ٦١- اليافعي (عبدالله بن أسعد ت: ٧٦٨هـ/ ١٣٦٧م):
- مرآة الجنان وعبرة اليقظان في معرفة ما يتبعه من حوادث الزمان، البلد، دار الكتاب الإسلامي، ط ٢، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م.
- ٦٢- ياقوت الحموي (شهاب الدين أبو عبدالله الحموي ت: ٦٢٦هـ/ ١٢٢٩م):
- معجم البلدان، بيروت، دار صادر، ١٣٦٧هـ.

- ٦٣- يحيى بن الحسين (القاسم بن محمد بن علي ت: ١١٠٥هـ/ ١٦٩٣م):
- غاية الأمانى في أخبار القطر اليماني، تحقيق، سعيد عبدالفتاح عاشور، القاهرة، دارالكتاب العربي، ١٣٨٨هـ/ ١٩٦٨م.
٦٤- يعقوبي (أحمد بن إسحاق بن جعفر ت: ٢٩٢هـ/ ٩٠٥م):
- كتاب البلدان، د.م، دار إحياء التراث العربي، ١٩٨٨م.

ثانياً/ المراجع العربية والمعربة:

- ١- إبراهيم، محمد كريم:
- «إنجازات الأيوبيين في تشجيع وحماية التجارة والتجار في ميناء عدن» العراق، مجلة الخليج العربي، المجلد ٢٠، العدد ٢، ١٩٨٨م.
- «الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين ٦/٥هـ»، مجلة المؤرخ العربي، عدد ٣٥، السنة ١٤، بغداد، ١٩٨٨م.
٢- أحمد، محمد عبدالعال:
- الأيوبيون في اليمن، الإسكندرية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م.
- بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، ١٩٨٩م.
٣- إسماعيل، أحمد علي:
- «طرق الحج دراسة جغرافية» ضمن كتاب: طرق الحج جسور للتواصل الحضاري.
٤- إسماعيل، عباس حلمي:
- «من رحلات الحج في العصور الوسطى» القاهرة، مجلة الأزهر، العدد ٩-١٠، السنة ٣٧، ١٣٨٥هـ/ ١٩٦٦م.
٥- أشتور، آ:
- التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، ترجمة: عبدالهادي عبلة، دمشق، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م.

- ٦- إمام، محمد كمال الدين:
- «طرق الحج وقوافله: في التاريخ الثقافي» ضمن كتاب/ طرق الحج جسور للتواصل الحضاري.
- ٧- الأهل، عبدالعزيز سيد:
- أيام صلاح الدين، القاهرة، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية، ١٣٨٤هـ/ ١٩٦٤م.
- ٨- باركر، أرنست:
- الحروب الصليبية، ترجمة: السيد الباز العريني، بيروت، دار النهضة العربية، ط٢، ١٣٨٨هـ/ ١٩٦٧م.
- ٩- باشا، عبدالمقصود:
- «الجانب التاريخي لطرق الحج» ضمن كتاب/ طرق الحج: جسور للتواصل الحضاري بين الشعوب.
- ١٠- باقاسي، عائشة بنت عبدالله:
- بلاد الحجاز في العصر الأيوبي، مكة المكرمة، دار مكة، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م.
- ١١- بدر، عبدالباسط:
- التاريخ الشامل للمدينة المنورة، المدينة المنورة، الناشر المؤلف، ج٢، ١٤٢٤هـ/ ١٩٩٣م.
- ١٢- بركات، توفيق:
- «الأسطول البحري في الفكر العسكري للناصر صلاح الدين» دمشق، مجلة التراث العربي، العدد ٣٥-٣٦، السنة ٩، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٩م.
- ١٣- برج، محمد عبدالرحمن:
- البحر الأحمر عبر التاريخ، ندوة البحر الأحمر، الرياض، معهد الدراسات الدبلوماسية، وزارة الخارجية، ١٤٠٦هـ/ ١٩٨٦م.

- ١٤- البقلي، محمد قنديل:
- التعريف بمصطلحات صبح الأعشى، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٣م.
- ١٥- التكريتي، محمود ياسين:
- «قيام الحكم الأيوبي في اليمن من سنة ٥٦٩هـ-٥٧١هـ/١١٧٤-١١٧٦م»، بغداد، مجلة المجمع العلمي العراقي، الجزء ٤، المجلد ٣٣، ١٤٣٠هـ/١٩٨٢م.
- ١٦- جارسان، جان كلود:
- قوص وانهباء حضارة مصرية، ترجمة: بشير السباعي، مصر، سينا للنشر، ١٩٩٧م.
- ١٧- جرادات، وليد محمد:
- الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر، الدوحة، دارالثقافة، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.
- ١٨- حسين، جميل حرب محمود:
- الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، جدة، مكتبة تهامة، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
- ١٩- حسين، حسن عبدالوهاب:
- «مصر وأمن البحر الأحمر» مقالات وبحوث في التاريخ الاجتماعي للحروب الصليبية، الإسكندرية، دارالمعرفة الجامعية، ١٩٩٧م.
- ٢٠- حماد، أسامة أحمد:
- مظاهر الحضارة في اليمن في العصر الإسلامي عصر دولتي بني أيوب وبني رسول، الإسكندرية، مكتبة الإسكندرية للكتاب، ٢٠٠٤م.
- ٢١- الحموي، محمد ياسين:
- تاريخ الأسطول العربي، دمشق، مطبعة الترقى، ١٩٤٥م.

- ٢٢- حوراني، جورج فضلو:
- العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة: د.سيد يعقوب بكر، القاهرة، مكتبة الأنجلو، ١٩٥٨م.
- ٢٣- الخالدي، خالد عزام:
- تنظيمات الحج وتأثيراته في الجزيرة العربية خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م)، الرياض، ١٤٢٧هـ/٢٠٠٦م.
- ٢٤- دراج، أحمد:
- عيذاب، مجلة نهضة إفريقية، العدد ٩، يوليو، ١٩٥٨م.
- ٢٥- دسوقي، محمد كمال:
- «أهمية الحجاز في مطلع العصور الحديثة» مكة المكرمة، مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة الملك عبدالعزيز، السنة الثانية، العدد ٢، ١٣٩٦-١٣٩٧هـ/١٩٧٦م.
- ٢٦- ربيع، حسنين محمد:
- «بحرالحجاز في العصورالوسطى» الرياض، مجلة كلية العلوم الاجتماعية، الرياض، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، العدد ١، ١٣٩٧هـ/١٩٧٧م.
- «وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى» ضمن أبحاث الندوة العالمية الأولى لدراسة تاريخ الجزيرة العربية، الرياض، كلية الآداب، قسم التاريخ، جامعة الملك سعود، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
- «البحر الأحمر في العصر الأيوبي» أبحاث الأسبوع العلمي الثالث، سمناز للدراسات العليا للتاريخ الحديث، القاهرة، جامعة عين شمس، ١٩٨٠م.
- ٢٧- رنسمان، ستيفن:
- تاريخ الحروب الصليبية، ترجمة: زكي محمد وآخريين، القاهرة، ١٩٥١م، ترجمة: السيد الباز العريني، بيروت، دار الثقافة، ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م.

- ٢٨- الرويثي، محمد أحمد:
- الموانئ السعودية على البحر الأحمر، الرياض، مؤسسة الرسالة، ط٢،
١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م.
- ٢٩- الرويقي محمود محمد:
- قرارات البابوية وتأثيرها على بلاد الشام ومصر زمن الحروب الصليبية، مجلة
الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة المنيا، عدد ٤١، يوليو ٢٠٠١م.
- ٣٠- زكار، سهيل:
- الموسوعة الشاملة - مدخل إلى تاريخ الحروب الصليبية، دمشق، دار الفكر،
١٤٠١هـ.
- ٣١- زوكة، محمد خميس:
- جغرافية حوض البحر الأحمر، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، ٢٠٠٥م.
- ٣٢- زيد، أسامة زكي:
- الخوارزمية، الإسكندرية، د.ت.
- ٣٣- زيدان، جرجي:
- تاريخ التمدن الإسلامي، د.م، مطبعة هلال، د.ت.
- ٣٤- سالم، السيد عبدالعزيز:
- البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة،
١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م.
- «سياسة صلاح الدين الدفاعية» المغرب، مجلة التاريخ العربي، العدد ٢،
١٩٩٧م.
- ٣٥- السرحان، موزي عبدالله:
- تنظيمات الصليبيين في مملكة بيت المقدس، وأثرها على أوضاعهم في بلاد
الشام، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، ١٤٢٧هـ/ ٢٠٠٦م.

- ٣٦- السروري، محمد عبده:
- الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في اليمن في عهد الدويلات المستقلة، الناشر المؤلف، ١٩٩٧م.
- «عوامل ازدهار النشاط التجاري بين مدن بحر القلزم في العصر الإسلامي» الإكليل، القاهرة، العدد ٢٧، أكتوبر ٢٠٠٢م.
- ٣٧- سعداوي، حسان:
- التاريخ الحربي المصري في عهد صلاح الدين، دن، ١٩٥٧م.
- ٣٨- سعيد، إبراهيم حسن:
- البحرية في عصر سلاطين المماليك، القاهرة، دار المعارف، ١٤٠٣هـ/ ١٩٨٣م.
- ٣٩- السليمان، علي بن حسين:
- العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك، القاهرة، دارحراء، ١٣٩٣هـ/ ١٩٧٣م.
- النشاط التجاري في شبة الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى ١٢٥٠-١٥١٧م، القاهرة، الأنجلو، د.ت.
- ٤٠- سميل، ر، س:
- فن الحرب عند الصليبيين في القرن الثاني عشر (١٠٩٧-١١٩٣م) ترجمة: وليد الجلاد، لبنان، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م.
- ٤١- سوزي، أباطة:
- النوبيون بين مصر والسودان في العصر الفاطمي.
- ٤٢- الشارترى، فوشيه:
- تاريخ الحملة إلى القدس، ترجمة: زياد العسلي، عمان، دار الشروق، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.

- ٤٣- الشامي، أحمد:
- صلاح الدين والصليبيون تاريخ الدولة الأيوبية، القاهرة، دار النهضة، ١٤١١هـ/
١٩٩١م.
- ٤٤- شامي، يحيى:
- موسوعة المدن العربية والإسلامية، بيروت، دار الفكر العربي، ١٩٩٣م.
- ٤٥- شرف الدين، أحمد حسين:
- اليمن عبر التاريخ، الرياض، مطابع البادية، ط ٣، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م.
- ٤٦- شقير، نعوم:
- تاريخ سيناء والعرب، القاهرة، دن، ١٩١٦م.
- ٤٧- الشمري، محمد كريم إبراهيم:
- عدن، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية ٤٧٦-٦٢٧هـ/ ١٠٨٣-
١٢٢٩م، ط ٢، عدن، دار جامعة عدن للطباعة، ٢٠٠٤م.
- ٤٨- الشويعر، محمد بن عبدالله:
- الصراع السياسي والفكري في اليمن خلال العصر الأيوبي، د.م.ن، ٢٠٠٧م.
- ٤٩- صبرة، عفاف سيد:
- دراسات في تاريخ الحروب الصليبية، القاهرة، دار الكتاب الجامعي،
١٤٠٦هـ/ ١٩٨٥م.
- ٥٠- عاشور، سعيد عبدالفتاح:
- مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٧٢م.
- أضواء على العلاقات بين مصر والحبشة، المجلة التاريخية المصرية، القاهرة،
المجلد ١٤، العدد ١، ١٩٦٨م.
- الحركة الصليبية صفحة مشرقة في تاريخ الجهاد الإسلامي في العصور الوسطى،
القاهرة، مكتبة الأنجلو، ط ٤، ١٤٠٦هـ/ ١٩٨٦م.
- الأيوبيون والمماليك في مصر والشام، مصر، دار النهضة العربية، ٢٠٠١م.

- ٥١- السيد، عاطف:
- البحر الأحمر والعالم المعاصر دراسة تاريخية سياسية إستراتيجية، د.م، دارعطوة، ١٩٨٥م.
- ٥٢- البلادي، عاتق بن غيث:
- معجم قبائل الحجاز، مكة، دار مكة، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م.
- معجم معالم الحجاز، ج ٢، مكة، دارمكة للنشر والتوزيع، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
- ٥٣- العبادي، أحمد مختار، وسالم، السيد عبدالعزيز:
- تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت، دار النهضة العربية، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.
- ٥٤- عبدالحليم، رجب محمد:
- ميناء عيذاب ووادي العلاقي وأثرهما على علاقة مصر والسودان حتى نهاية ق٩هـ/١٥م، تاريخ المصريين، عدد ١٦٤.
- ٥٥- عبدالعليم، أنور:
- البحار والمحيطات، الإسكندرية، د.ن، ١٩٦٤م.
- الملاحة وعلوم البحار عند العرب، الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م.
- ٥٦- عبدالفتاح، صفاء حافظ:
- الموانئ والثغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، القاهرة، دار الفكر العربي، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.
- ٥٧- عبدالقادر، عبدالشافي غنيم:
- «البحر الأحمر طريقًا للدعوة الإسلامية» العراق، مجلة قضايا عربية، العدد ٤، السنة ٧، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م.

- ٥٨- العبيدي، عبدالعزيز بن راشد:
- «جهود صلاح الدين الأيوبي في بناء الجبهة الإسلامية وتأسيس الدولة الأيوبية حتى سنة ٥٧٣هـ» الرياض، مجلة جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، العدد ٦، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
- ٥٩- العريني، السيد الباز:
- مصر في عصر الأيوبيين، القاهرة، الكيلاني الصغير، ١٩٦٠م.
- ٦٠- عسيري، محمد بن علي:
- «العلاقات السياسية بين الحجاز واليمن في عهد الأيوبيين» الرياض، مجلة كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود، العدد ٥، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.
- ٦١- عسيري، منيرة محمد حسن:
- النشاط الاقتصادي في منطقة زبيد في عصر دولتي بني زياد وبني نجاح (٢٠٤-٥٤٤هـ / ٨١٩-١١٥٩م)، جامعة الملك سعود، رسالة غير منشورة، الرياض، ٢٠٠٦م.
- ٦٢- عطية الله، أحمد:
- القاموس الإسلامي، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٣٨٣هـ.
- ٦٣- العميرة، خالد محمد سالم:
- موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، ١٤٢٨هـ.
- ٦٤- غنيم، أسمت:
- الدولة الأيوبية والصليبيون، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م.
- ٦٥- غوانمة، يوسف حسن درويش:
- إمارة الكرك الأيوبية، عمان، دار الفكر، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م.

- التاريخ الحضاري لشرق الأردن في العصر المملوكي، عمان، دار الفكر، ١٤٠٢هـ/ ١٩٨٢م.
- أيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتها التاريخية والإستراتيجية، د.م.ن، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٤م.
- «رؤية في مفهوم الأمن القومي في عهد صلاح الدين» بغداد، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٤٣، السنة ١٦، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.
- ٦٦- المصري، الحاج يونس:
- رحلات فارتيم، ترجمة وتعليق: عبدالرحمن الشيخ، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٤م.
- ٦٧- فهمي، زكي نعيم:
- طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، القاهرة، الهيئة العامة للكتاب، ١٣٩٣هـ/ ١٩٧٣م.
- ٦٨- فهمي، علي محمود:
- التنظيم البحري الإسلامي في شرق البحر المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة: قاسم عبده قاسم، دار عين للبحوث الإنسانية، ١٩٩٧م.
- ٦٩- قاسم، عبده قاسم، وعلي، السيد علي:
- الأيوبيون والمماليك التاريخ السياسي والعسكري، القاهرة، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٥م.
- ٧٠- القحطاني، سعيد عبدالله:
- النشاط التجاري لموانئ جنوب الجزيرة العربية في العصر العباسي، مجلة الجمعية التاريخية السعودية، العدد ٧، السنة الرابعة، ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٣م.
- تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة/ التاسع والعاشر للميلاد، دار الملك عبدالعزيز، سلسلة الرسائل الجامعية ١٤٧، ١٤٢٤هـ.

- ٧١- القوصي، عطية:
- «أضواء جديدة على تجارة الكارم»، القاهرة، المجلة التاريخية المصرية، مطبعة الجبلاوي، المجلد ٢٢، ١٩٧٥ م.
- تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٧٦ م.
- «طرق الحج المصري على البحر الأحمر في العصور الوسطى».
- ٧٢- القيسي، عبد الحميد، والخفاف، علي:
- البحر الأحمر أهميته الاقتصادية والإستراتيجية، البصرة، مركز دراسات الخليج العربي، ١٤٠٦ هـ/ ١٩٨٦ م.
- ٧٣- الكاشف، سيدة إسماعيل:
- الفتح العربي لمصر وحدود مصر الجنوبية، مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، د.ت.
- ٧٤- كونستبال، أوليفيا ريمي:
- إسكان الغريب في العالم المتوسطي، ترجمة: محمد الطاهر المنصوري، بيروت، دار المدار الإسلامي، ٢٠١٠ م.
- ٧٥- كيال، منير:
- محمل الحج الشامي دراسة توثيقية، دمشق، إحياء التراث العربي، ١٤٢٧ هـ/ ٢٠٠٦ م.
- ٧٦- لبيب، صبحي:
- «التجار الكارمية وتجارة مصرفي العصور الوسطى»، القاهرة، المجلة التاريخية المصرية، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، المجلد ٤، العدد ١، ١٩٥١ م.
- «سياسة مصر التجارية في عصري الأيوبيين والمماليك»، القاهرة، المجلة التاريخية المصرية، المجلدان ٢٨-٢٩، ١٤٠١ هـ/ ١٩٨١ م.

- ٧٧- المالكي، سليمان عبدالغني:
 - بلاد الحجاز منذ بداية عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد، الرياض، دار الملك عبدالعزيز، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م.
- ٧٨- ماهر، سعاد:
 - البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، د.م.ن، دار المجمع العلمي، ١٩٧٩م.
- ٧٩ محمد، غريد الشيخ:
 - المعجم في اللغة والنحو والصرف والإعراب والمصطلحات العلمية والفلسفية والقانونية والحديثة، لبنان، النخبة، ١٤٣١هـ/٢٠١٠م.
- ٨٠- محمد، صبحي عبدالمنعم:
 - العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين والأيوبيين، القاهرة، العربي للنشر، ١٩٩٣م.
- ٨١- النحال، حسين:
 - «الدائرة الجمركية محور العلاقات بين الشرق والغرب في عصر السلاطين الأيوبيين»، القاهرة، مجلة بحوث كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد ٥٠، ٢٠٠٢م.
- ٨٢- نخبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الإسكندرية:
 - تاريخ البحرية المصرية، مصر، القوات البحرية، ١٩٧٣م.
- ٨٣- نصر الله، سعدون عباس:
 - رحيل الصليبيين عن الشرق في العصور الوسطى، بيروت، دار النهضة العربية، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م.
- ٨٤- هايد، ف:
 - تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة: أحمد محمد رضا، مراجعة وتقديم: عز الدين فودة، القاهرة، الهيئة العامة المصرية للكتاب، ١٩٨٥م.

- ٨٥- هتس، فالتر:
- المكايل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري، الأردن، الجامعة الأردنية، ١٩٧٠م.
- ٨٦- هول، ريتشارد:
- إمبراطوريات الرياح الموسمية، ترجمة: كامل يوسف حسين، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ١٩٩٩م.
- ٨٧- اليوزبكي، توفيق سلطان:
- تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المملوكي، العراق، مؤسسة دار الكتب، ١٣٩٥هـ/ ١٩٧٥م.

ثالثاً / المراجع الأجنبية :

1- Goitein, S.D,

- A Mediterranean Society of the Middle Ages, New York, 1967

2- Ashtor, E

- The Karmi Merchants, (J.R.A.S), London, 1956

3- BLUE, Dr. Lucy (and Professor David Peacock)

- The Red Sea Trade and Travel, Organized by The Society for Arabian Studies, The British Museum, October 2002

4- G.R.Smith

- The Ayyubids and Early Rasulids in the Yemen, London, 1978, V.2

5- S. D. Goitein

- A Mediterranean Society, University of California Press, 2003, V.5

6- Jean Richard

- The Latin Kingdom Of Jerusalem, Amsterdam, 1979, V.2

7- GUO, Li

- Thirteenth Century: The Arabic Documents from Quseir, Brill, 2005

السِّيَافُ وَالْعَمَلُ

٢١٦، ٢٣٩ - ٢٤١، ٢٥٣، ٢٥٥ -	(آ-أ)
٢٦٦، ٢٥٩.	أثافت (موضع) ١٦١.
إسماعيل بن طغتكين المعز ٦٤، ٢٠٥،	إخميم (موضع) ١٤٥، ١٤٧، ١٧٧.
٢٧٧.	إدفو (قرية مصرية) ١٤٧.
أسوان ٤٩، ٥١، ١٤٧، ١٩٤، ١٩٥، ٢٠٦،	الأراك (موضع) ١٣٨.
٢٧٦، ٢٣٠، ٢١٦.	الأردن ٣٨، ١٠٣، ١٠٨، ١٠٩، ١٥٣.
أسيوط ١٤٥ -	أرناط رينالد دي شاتيون ٦٠، ٨٨، ٩٠ -
إشنين (قرية مصرية) ١٢٢.	١٠١، ١٠٨، ١١٧، ١٢١، ١٢٩، ١٧٠،
الأغر (موضع) ١٣٨.	١٧٩ - ١٨١، ٢٠٤، ٢٣٧، ٢٥٨،
أمتان (موضع) ١٤٩.	٢٧٠.
الأهواب (ميناء) ٢٢٢.	أرينب (موضع) ١٦١.
إيدام (موضع) ١٦٢.	أسدالدين جغريل ٨٣.
أيلة (العقبة) ١٨، ٢١، ٢٢، ٢٥، ٣٩، ٤١،	أسدالدين شيركوه ٤٣، ٥٤.
٨٦ - ٨٩، ٩٣، ٩٤، ٩٦، ٩٧، ٩٩،	أسكر (موضع) ١٤٥.
١١٧، ١٢١، ١٢٩، ١٣٨، ١٣٩، ١٤١،	الإسكندرية ٥٩، ١١١، ١١٥، ١٢١، ١٢٣،

بندر اللحية (ميناء) ٢٢٣ .	١٥٤، ١٧٧، ١٩١، ٢٠٤، ٢١٣، ٢١٦ .
البويب ١٣٨ .	٢١٧، ٢٢٧، ٢٤٠، ٢٥١، ٢٥٣ .
بويب العقبة ٢٦٤ .	
بيت المقدس ١٠٣ - ١٠٤، ١٣٠، ١٩٨ .	(ب - ث)
بيشة ١٦١ .	باب المنذب ٢٣، ٢٤، ٢١٢، ٢١٣، ٢١٥ .
بميمم (موضع) ١٦١ .	باضع (جزيرة) ٢١٢ .
تاران (جزيرة) ٢٥، ٢٧٣ .	بانياس (مدينة) ١١٤ .
تافيلا (قلعة) ٤١ .	بحر الروم ١٣٦ .
تباله (موضع) ١٦١ .	بحر الصين ١٢، ٢٦، ٢٤٥ .
تبوك ٩٨ .	بحر العرب ٢١، ١٦٥، ٢١٩ .
التجرة (موضع) ١٣٩ .	بحر القلزم ١٨ .
تربة ١٦١ .	بدا (موضع) ١٣٨ .
تعز ٥٧، ١٦٢ .	بدر ١٣٩، ١٩٢، ٢٦٤ .
ابن تغري بردي، أبوالمحاسن يوسف ٥٢،	بركة الحاج (جب عمير) ١٣٨، ٢٥٤ .
١٧٥، ٥٤ .	بلاد البجة ١٤٨ .
تنيس (مدينة) ١٢١ .	بلاد فارس ١٦٦، ٢١٤، ٢٤٨ .
تهامة ٩٥ .	بلاد النوبة ٤٨ - ٥١، ١٠٩، ١٢٨، ١٤٨ .
توران شاه ٤٨ - ٥٤، ٥٦ - ٥٩، ٧٢، ٧٤،	١٩١، ٢٣٣ .
١٠٥ - ١٠٦، ١١٠، ١٢٨، ١٣١ .	بليس ١٥٤ .
أبوتيج (موضع) ١٤٥ .	البلينة (موضع) ١٤٥ .
تيماء ٩١ .	بنات حرب (موضع) ١٦١ .
الثجة (موضع) ١٦١ .	بندر جيزان (ميناء) ٢٢٤ .
	بندر كمران (ميناء) ٢٢٤ .

جزيرة القلعة ٩٤.	(ج-خ)
جزيرة ملي ٢٤٠.	الجار (ميناء) ١٣٩، ١٤٢، ١٤٣، ١٩١،
الجسراء (موضع) ١٦١.	٢١٦، ٢٢٥، ٢٢٦.
الجنند (موضع باليمن) ٥٧.	جازان ١٦٢.
الحاجر (موضع) ١٤٩.	جبال السروات ١٦١.
الحبشة ٢١، ٢٢، ٣٠، ٥٦، ١٠٩ - ١١١،	الجبل الأخضر ١٨٩.
١٥٩، ١٩١، ١٩٢، ١٩٥، ٢١٢، ٢١٥،	جبل حديد ١٨٩.
٢٢٠، ٢٣٣، ٢٣٨، ٢٤٧، ٢٥٣.	جبل صيرة ١٨٩.
حجر الحساء (موضع) ٢٦٤.	جبل المقطم ١١٥.
الحرذة (ميناء) ١٦٢، ٢١٢، ٢٢٣.	جبل المقله ١٤٥.
الحسن بن علي بن قتادة (الشريف) ٧٩، ٨٤.	الجحفة (موضع) ١٣٩.
حصارة (موضع) ١٦٢.	جدة ١١، ١٩، ٢١، ٢٧، ٩٤، ١٤٢، ١٤٤،
حضر موت ٥٨، ١٩٦.	١٥١ - ١٥٧، ١٥٩ - ١٦٣، ١٧٠،
الحفر (موضع) ١٣٨.	١٧٣ - ١٧٦، ١٧٨ - ١٨٠، ١٩٠،
حقل (موضع) ٢١٦.	١٩٣، ١٩٨، ٢٠٤، ٢١٢ - ٢١٥،
حلي ابن يعقوب (ميناء) ١٦٢، ١٩١، ٢١٢،	٢١٧، ٢٢٤، ٢٢٥، ٢٢٩، ٢٣٣، ٢٣٨،
٢٢٢.	٢٤٠، ٢٤٥، ٢٤٧، ٢٥١، ٢٥٣، ٢٥٩،
حنين ٢٦٤.	٢٦٣، ٢٦٥.
الحوراء (بلدة) ٩٥، ٩٧، ٩٨، ١٠٨، ١٣٩،	جرش ١٩٦.
٢١٦.	جزر القمر ٢١٥، ٢٤٥.
حيفا ١٣٠.	جزر الواق واق ٢٤٥.
خبت عثر (موضع) ١٦٢.	جزيرة فرعون ٣٩، ٨٦، ٨٧، ٩٣.

- الخبيث (موضع) ١٤٩. دمار ٥٨.
- خليج أمير المؤمنين ١٣٦. ذو خشب (موضع) ١٣٨.
- خليج أيلة ٢٢. رابع ٩٧، ١٠٨، ١٢٩، ١٤٢.
- خليج السويس ٢٢، ١٤٣، ١٩٢، ٢١٣، الراحة (موضع) ١٦٢.
- ٢٧٣، ٢٢٨. رامني (قرية) ٢٤٠.
- خليج عدن ٢١٩. رضي الدين بن علي التكريتي ٢٦٢.
- الخليج العربي ١٢، ٢١، ٢١٤، ٢٢٠، ٢٤٤. ركن الدين بيبرس البندقداري ١٤٦.
- خليج العقبة ٢٢، ٢٥، ٣٩، ٨٦، ٩٠، ٩٣، ريدان (موضع) ١٥٤.
- ١١٧، ١٢٩، ١٣٩، ٢١٣، ٢٧٣. ريدة (موضع) ١٦١.
- خليص ١٣٩. زبيد ٥٤، ٥٦، ٥٧، ٦٠، ٦٤ - ١٦٢، ٢١٢.
- خيوان (موضع) ١٦١. ٢١٤، ٢٢١، ٢٣٨، ٢٥٢.
- زنجبار ٢٤٤، ٢٤٥.
- زيلع ١٩٥، ٢١٥، ٢٣٨. (د-ز)
- الداروم (بلدة) ٩٩. الزيمة (موضع) ١٦١.
- الدبساء (موضع) ١٦٢.
- دشنة (موضع) ١٤٥. (س-ش)
- دمياط ٩٦، ١٠٤ - ١٠٦، ١١١، ١١٥، السرحتان (موضع) ١٣٨.
- ٢٧٢، ١٢١. سروم الفيض (موضع) ١٦١.
- دندورة (موضع) ١٤٥. السرين (بلدة) ١٦٢، ٢١٢، ٢٢٢.
- دنقاش (موضع) ١٤٩. أبوسعدي (صاحب ينيق) ٨٢.
- دهبان (موضع) ١٦٢. سقطرى (جزيرة) ١٩٥، ٢٠٥، ٢٧٤.
- دهلك ١٩٣، ٢١٢، ٢٣٨، ٢٤٥. السقيا (سقيا يزيد) ١٣٨.
- الدواداري، أبوبكر بن عبدالله بن أيك ٢٣٦.

- سواكن ١٩٣، ٢١٢، ٢٣٢، ٢٣٨، ٢٧٤. الشعبية ٢٢٤.
- السودان ٢٢، ٤٩، ١٦٦، ٢٣٣. الشغب (موضع) ١٣٨.
- السويداء (موضع) ١٣٨. الشوبك ٣٨، ٤١، ٦٠، ١٠٠، ١٠١، ١٠٧،
- السويس ٢٣، ٨٨، ١٢١، ١٣٩، ١٤٢، ١٥٤، ١٢٩.
- ١٩٨، ٢١٦، ٢٢٩، ٢٤٠. شيحة بن قاسم (الشريف) ٨٢، ٨٤.
- سيف الدين أبوبكر بن أيوب (العادل) ٥٠، شيخ الربوة شمس الدين أبو عبد الله ١٨.
- ٦٥_٦٧، ٧٧، ٧٩، ٩٦، ١٠٢، ١٠٧، ص (ص - ظ)
- ١١٠، ١١٥، ١٢٢، ١٢٩، ٢٠٢، ٢٥٩، صارم الدين خطلبا ٥٩، ٦١.
- ٢٧٦، ٢٧٣. صعدة ٦٣، ١٦١، ١٩٦، ٢٢٣.
- سيف الدين أبوبكر (العادل الثاني) ٨٣، الصفن (موضع) ١٦١.
- ١٧٨، ٢٠٢، ٢٧٢. سيف الدين سنقر ٦٥، ٢٠٥.
- ١٣٨، ١٠٨، ٨٩، ٨٨، ٨٦، ٤٢، ٤٠، صقلية ١١٥، ١٢١.
- ١٣٩، ١٤١، ١٤٢، ١٤٤، ١٥٤، ١٥، صلاح الدين الأيوبي ٣٠، ٤٣، ٤٦، ٤٧،
- ١٧٠، ١٧١، ٢٧٥. ٤٨، ٥٠، ٥١، ٥٣ - ٥٦، ٥٩ - ٦١،
- ٧١، ٧٢، ٧٤ - ٧٦، ٧٩، ٨٦ - ٩٣، شاور أبوشجاع شاور بن مجبر ١٢٠.
- ٩٦، ٩٨ - ١٠١، ١١٠، ١٧٥، ١٠٦، شجرة الدر (زوجة الملك الصالح) ١٠٥.
- ١١١، ١١٣ - ١١٥، ١١٧ - ١٢٤، الشعر (بلدة) ١٩٦.
- ١٢٧، ١٢٩ - ١٣٢، ١٤١، ١٥٣، ابن شداد بهاء الدين يوسف ٥٢، ٥٤.
- ١٧١، ١٧٢، ١٧٦ - ١٧٨، ١٩٩ - الشراة (جيل) ٤١.
- ٢٠٢، ٢٠٤، ٢٢٧، ٢٣٢، ٢٣٦، ٢٣٧، الشرجة (بلدة) ١٦٢، ٢١٢، ٢٢٣.
- ٢٥٨، ٢٦٢، ٢٦٥، ٢٦٧، ٢٧١، ٢٧٥، شرف البعل (شرف بني عطية) ١٣٨.

- ٢٧٦، ٢٨٠. عتاب (موضع) ١٣٨.
- الصلت (سلا) (جزيرة) ٤١، ١٠٩. عثمان الزنجيلي ٥٧، ٦٠ - ٦٢، ٢٠٧، صنعاء ٥٨، ٦٨، ١٦١، ١٦٢، ٢٢٣. ٢٦٢.
- صور ١٣٠. عجرود ١٣٨.
- الصين ١٦٧، ١٨٨، ١٩٠، ١٩٨، ٢٠٥، عدن ١٢، ١٨، ٢١، ٢٢، ٥٧، ٦٠، ٦١، ٦٤، ٢١٤، ٢٢٠، ٢٢١، ٢٢٧ - ٢٢٩، ٩٠، ٩٢، ١١٦، ١٣٦، ١٦٢، ١٦٦، ١٨٨ - ١٩١، ١٩٦، ٢٠٤، ٢٠٥، ٢٠٧، ٢١٢ - ٢١٥، ٢٢٠ - ٢٢٣، ٢٤٠، ٢٣٨، ٢٣٧، ٢٣٣، ٢٣٠، ٢٢٩، ١٧٨، ٨٢، ٨١ طغتكين بن عبدالله الكامل ١٧٨، ٢٤٣ - ٢٤٥، ٢٤٧، ٢٥١، ٢٥٢، ٢٥٩، ٢٦١ - ٢٦٣، ٢٦٥، ٢٧٠، ٢٦٢. ٢٧٤.
- طنبذ (قرية مصرية) ١٢٢. الطور ٢٢، ١٤٢، ١٥٧، ١٦٣، ٢٥٣، ٢٥٥، ٢٦٥.
- الظاهر بيبرس ١٥٤، ١٧٩. العريش ٨٩، ٩٤.
- ظبة (ضبا) ١٣٩. عزالدين جهاركس ٢٦١.
- عسقلان ٣٩، ٤٢، ١٠٤. عسقلان ٣٩، ٤٢، ١٠٤.
- عسيرة ٧٨. عزالدين فرخ شاه ٩١ - ٩٢.
- عسقلان ١٣٩. عسقلان ٣٩، ٤٢، ١٠٤.
- (ع - غ) عبدالرحيم البيساني (القاضي الفاضل) ٩٥، ١٨٠، ٢٦٢.
- عبدالله بن حمزة ٦٧ - ٦٨. العسيلة (ماء في جبل القنان) ٩٠.
- عبدالنبي بن مهدي ٥٢، ٥٤ - ٥٦. العسراء (موضع) ١٤٩.
- العبيدين (موضع) ١٤٩. العقل (جزيرة) ٢١٢.
- عكا ١٤، ١٣٠.

- علم الدين قيصر ٨٩ .
 علوان الأسدي الحلبي ١٧٥ .
 العماد الأصفهاني ٥٢ .
 عمادالدين إسماعيل الملك الصالح ١٠٣ .
 عمارة اليميني بن أبي الحسن ٥٢، ٥٤ .
 عمان ١٦٧، ٢١٤ .
 عمر بن عثمان الزنجيلي ١١٦، ٢٢١ .
 العمشية (موضع) ١٦١ .
 عموري (ملك بيت المقدس) ٤٣ .
 ابن العميد جرجس ٢٠٦ .
 عويند (موضع) ١٣٩ .
 عيذاب ١٩، ٢١، ٣٩، ٩٤، ٩٥، ٩٧، ٩٩ ،
 ١٢١، ١٢٩، ١٤٠، ١٤٢ - ١٥٩ ،
 ١٦١، ١٦٣، ١٧٠، ١٧٤ - ١٧٧ ،
 ١٧٩، ١٨٠، ١٩١، ١٩٤، ١٩٥، ١٩٨ ،
 ٢٠٤، ٢٠٦، ٢١٢، ٢١٣، ٢١٦، ٢٢٩ ،
 - ٢٣٣، ٢٣٧، ٢٣٨، ٢٤١، ٢٤٥ ،
 ٢٥١ - ٢٥٥، ٢٦٣، ٢٦٥، ٢٦٩ ،
 ٢٧٤، ٢٧٦ .
 عيسى الأيوبي ١٠٨ - ١٠٩، ٢٧٦ .
 عيسى بن فليته (الشريف) ٦٢، ٧٢، ٧٤ ،
 ٧٥ .
 عين صدر (موضع) ١١٦ .
 عينون (موضع) ١٣٩ .
 غلافقة (بلدة) ١٦٢، ١٩١، ٢١٢، ٢٢٢ ،
 ٢٣٨ .
 (ف - ل)
 فاران (جزيرة) ٨٩ .
 فارس ٢٢٠ .
 الفاسي، تقي الدين محمد ٧٣ .
 فاقوس (مدينة مصرية) ٨٩ .
 الفتق (موضع) ١٦١ .
 فخرالدين شيخ الشيوخ ٨٢، ١٢٨ ،
 فرع (موضع) ١٦٢ .
 الفرما (مدينة مصرية) ١٩٢، ٢٢٨ .
 الفسطاط ١٢٠، ١٢٩، ١٣٦، ١٣٨، ١٣٩ ،
 ١٤٢، ١٤٤ - ١٤٦، ١٤٩، ١٥٤ ،
 ١٥٨، ٢٣١، ٢٣٧، ٢٣٩، ٢٥٨ .
 فلسطين ٤٢، ١٥٣، ٢٥١ .
 فوشيه الشارثري ٢٠ .
 الفيوم ١٢٢ .
 قاسم بن غانم بن وهاس السليماني
 (الشريف) ٥٣، ٥٥، ٥٦ .

- قاسم بن مهنا بن حسين ٧٢. قلعة أيلة ١١٧، ١٢٩، ١٨٠.
- قالس (موضع) ١٣٨. قلعة جزيرة فرعون ١١٧.
- القاهرة ٤٧، ٤٨، ٦٨، ١٠٢، ١٠٥، ١١٥. قلعة الجندي ١١٦، ١٤١.
- ١٢٠، ١٢٤، ١٣٨، ١٣٩، ١٩٢، ٢٠٢. قلعة الرصافة ١١٣.
- ٢١٦، ٢٢٨، ٢٣٠، ٢٣٢، ٢٤١، ٢٤٥. قلعة سيناء ١١٦.
- ٢٥٣، ٢٥٥، ٢٥٦، ٢٥٨، ٢٦١، ٢٦٢. قلعة صيرة ١١٦.
- قبالة (قرية مصرية) ١٧٢. قلعة الكهف ١١٣.
- قتادة بن إدريس (الشريف) ٧٧ - ٧٩. قلعة مصيف ١١٣.
- القدس ٣٠، ١١١. قلعة مونتريال ٨٦.
- قراف (جزيرة) ١٩٢. قلعة وادي موسى ٤١.
- قرن المنازل ١٦١. قلعات (بلدة بالهند) ٢٠٥.
- القريحا (موضع) ١٦١. قنا ١٤٥.
- القرين (موضع) ١٦٠ - ١٦١. قناة السويس ٢١، ١٣٦.
- قشال (موضع) ١٦٢. قوص (مدينة مصرية) ١٤٤ - ١٤٨، ١٥٠.
- قصبية (موضع) ١٣٩. ١٥٣، ١٥٥، ١٥٨، ١٧٧، ١٨٠، ١٩٤.
- القصير ١٥٧، ١٩٣، ٢١٤، ٢١٦، ٢٣١. ٢١٦، ٢٣١، ٢٤١، ٢٥٤، ٢٥٩، ٢٦٥.
- ٢٣٢، ٢٥٥، ٢٦٣، ٢٦٥. ٢٦٩، ٢٧٥.
- قفط (موضع) ١٤٧. الكامل الأيوبي (الملك) ٨٠ - ٨٣، ١٠٢.
- القلزم ١٧، ٢١، ٢٢، ٢٥، ٩٦، ١٣٩ - ١٣٩. ١٠٧، ٢٠٦، ٢٦٢، ٢٦٧، ٢٧٦.
- ١٤٠، ١٤٢ - ١٤٤، ١٥٧، ١٧٤. كتنة (موضع) ١٦١.
- ١٩١، ١٩٢، ١٩٣، ١٩٨، ٢١٣، ٢٢٢. الكدراء (موضع) ١٦٢.
- ٢٢٨، ٢٢٩، ٢٦٣، ٢٦٥. كراء (موضع) ١٦١.
- قلعة إيرييم ٤٩.

- الكرسي (موضع) ١٣٨ . ٧٧، ٧٨، ٨٢، ٨٤، ٩١، ٩٢، ٩٥، ٩٧،
 الكرك ٦٠، ٩١، ٩٢، ٩٨ - ١٠١، ١٠٣،
 ١٠٤، ١٠٧، ١٠٨، ١١٤، ١١٧، ١٢٩،
 ١٨١، ٢٠٤ .
 كريت ٢٥٧ .
 كفر يهودا (قرية) ١٠٩ .
 الكلايية (موضع) ١٣٨ .
 كلوة ٢١٥ .
 كنانور ٢٤٢ .
 اللقيطة (موضع) ١٤٩ .
 لويس التاسع ١٠٤ - ١٠٧ .
 المستنصر بالله ١٤٠، ١٤٦، ٢٣٦ .
 المسعود بن الكامل محمد الأيوبي ٦٦، ٦٨ (م-ن)
 - ٦٩، ٧٩ - ٨١، ١٢٨، ٢٠٦، ٢٦٢،
 ٢٧٧ .
 المبرز (موضع) ١٤٨ - ١٤٩ .
 مجاج (موضع) ١٤٩ .
 ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح ١٨،
 ١٦٠، ١٦٢، ١٧٣، ٢٠٨ .
 مصر ١٣، ١٨، ٢٢، ٣٠، ٣٨ - ٧٣، ٤٥
 - ٥٢، ٥٤، ٦٦ - ٧١، ٨٠ - ٨٢،
 ٨٤ - ٨٨، ٩٠، ٩٥، ٩٨، ٩٩، ١٠١
 - ١٠٧، ١٠٩، ١١٠، ١١٥، ١٢٠،
 ١٢٢ - ١٢٤، ١٢٧ - ١٢٩، ١٣١،
 ١٣٢، ١٣٥ - ١٣٩، ١٤١ - ١٤٤،
 ١٤٦، ١٥٣ - ١٥٩، ١٦١، ١٦٦،
 المحالب (موضع) ١٦٢ .
 محمد بن طغتكين الناصر ٦٤ - ٦٥ .
 المخا ١٩١، ٢٢٣ .
 مدين (البدع) ١٣٨ - ١٤٠، ٢١٦ .
 المدينة المنورة ١١، ٣٠، ٤٣، ٧١ - ٧٣،

منبسة ٢١٥ .	١٧٢، ١٧٤، ١٧٥، ١٧٩، ١٨٨، ١٩١
منخوس (موضع) ١٣٩ .	١٩٥، ١٩٨ - ٢٠٢، ٢٠٤ - ٢٠٨،
منزل أم سعد ١٣٨ .	٢١٦، ٢٢١، ٢٢٥ - ٢٢٧، ٢٣١،
منشأة السودان (موضع) ١٤٥ .	٢٣٧ - ٢٤٠، ٢٤٧، ٢٤٩ - ٢٥٣،
منفلوط (موضع) ١٤٥ .	٢٥٤، ٢٥٦، ٢٥٨، ٢٥٩، ٢٦١، ٢٦٢،
منى ٩٨، ٢٥٤ .	٢٦٤، ٢٦٥، ٢٦٧، ٢٧٠ - ٢٧٣،
المنيا ١٧٧ .	٢٧٦، ٢٧٩، ٢٨٠ .
منية ابن الخصيب (موضع) ١٤٥ .	المصلى (موضع) ١٣٩ .
مهجرة (موضع) ١٦١ .	المغرب ١٣٧، ١٤٦، ١٥٤، ١٦٠، ١٦١،
المهجم (موضع) ١٦٢ .	١٧٤، ١٨٨، ١٩٨، ٢٢٥، ٢٤٩ .
الناصر داود ١٠٣ .	المقدس، شمس الدين محمد ٢٢٠، ٢٢٢،
ناصر الدين محمد بن الملك العادل (الكامل)	٢٢٣ .
٦٩، ٧٠ .	مقديشو ٢١٥ .
الناصر لدين الله (الخليفة العباسي) ٧٨،	مكة المكرمة ١١، ٣٠، ٤٣، ٥٦، ٦٢، ٦٨،
١٧٢ .	٦٩، ٧١ - ٧٧، ٨٥ - ٩١، ٩٢،
النيك (المويلح) (موضع) ١٣٩ .	١٢٨، ١٣٥، ١٣٦، ١٣٨، ١٣٩، ١٤٣،
نجد ٧٨ .	١٤٤، ١٤٦، ١٥٢، ١٥٧، ١٦٠ -
نجران ١٩٦ .	١٦٢، ١٦٩، ١٧٢ - ١٨٠، ١٩٠،
نجم الدين بن أيوب الصالح ٨٣ - ٨٤، ١٠٢	١٩٨، ٢٠٤، ٢١٧، ٢٢٤، ٢٢٥، ٢٣٩،
٢٧٢، ٢٣٢، ٢٠٢، ١٣١، ١٠٥ -	٢٤٥، ٢٥١، ٢٥٤، ٢٧٩
نخل (موضع) ١٣٨، ١٣٩ .	مكثر بن عيسى (الشريف) ٧٥ - ٧٧، ١٧٥،
نربونة (مدينة) ٢٥٧ .	١٧٧ - ١٧٨ .
	الملتان (بلدة) ٢٤٥ .

- نعوم شقير ١١٧ .
 نفادة (قرية مصرية) ١٧٢ .
 نورالدين زنكي أبو القاسم محمود ٤٢، ٥٠، ٤٢،
 ٤٢، ٥٢، ٥٤، ٥٦، ٢٦٧ .
 نورالدين عمر بن رسول المنصور ٦٨ - ٧٠،
 ٨٠، ٨٢ - ٨٤، ١٠٥ .
 وادي شقير ٤١ .
 ابن واصل، محمد بن سالم ٥٢، ١٤٥،
 ١٤٩ - ١٥١، ١٥٦ .
 الوجه ١٣٩ .
 يافا ١٣٠ .
 ياقوت التعزي ٦٢ .
 اليمن ١٩، ٢١، ٢٢، ٣٠، ٤٥، ٤٨، ٥١ -
 ٥٦، ٥٨ - ٧٢، ٧٤ - ٧٦، ٧٩ - ٨١،
 ٨٤، ٨٥، ٨٨، ٩٠، ٩٣ - ٩٥، ١٠٦،
 ١٠٩، ١٢٨، ١٣٧، ١٦٠ - ١٦٢،
 ١٦٦، ١٧٥، ١٧٧، ١٨٠، ١٨٨،
 ١٩٠، ١٩١، ١٩٣ - ١٩٥، ١٩٧،
 ١٩٨، ٢٠٣ - ٢٠٦، ٢١٤، ٢١٥،
 ٢١٩، ٢٢١، ٢٣٠ - ٢٣٣، ٢٣٩،
 ٢٤٦، ٢٤٨، ٢٥٠، ٢٥١، ٢٥٩، ٢٦٢،
 ٢٦٤، ٢٦٧، ٢٧٧ .
 ينبع ٧٢، ٧٣، ٧٧، ٧٨، ٨٠، ٨٢، ٨٤، ٩٥،
 ١٢٨، ١٣٩، ١٤٢، ١٤٣، ٢١٧، ٢٢٥،
 ٢٢٦، ٢٤٩، ٢٥٣ .
 ينبع النخل ١٣٩ .
 يوحنا (الكاهن) ٣١، ١١١ .
- (هـ - ي)
 هارون الرشيد ١٣٦، ١٦٠ .
 هبة الله بن يحيى التميمي ٢٦١ .
 الهلية (موضع) ١٦٢ .
 الهمداني، الحسن بن أحمد ١٩٠ .
 الهند ١٦٠، ١٦٤، ١٦٦، ١٨٨، ١٩٠، ١٩٨،
 ٢٠٥، ٢١٢، ٢١٤، ٢٢٠، ٢٢١، ٢٢٧،
 ٢٣١ - ٢٣٥، ٢٤٠ - ٢٤٩، ٢٥١،
 ٢٥٣، ٢٦٥، ٢٦٦، ٢٧٤ .
 وادي الأثلاث ١٦٢ .
 وادي صدر ٨٩ .
 وادي العلاقي ١٥٥، ١٩٤، ٢٠٦، ٢٧٦ .
 وادي عمق ١٦٢ .
 وادي المحرم ١٦٢ .
 وادي مر الظهران (وادي فاطمة) ١٥٢ .



ص.ب: ٢٩٤٥ - الرياض ١١٤٦١ - المملكة العربية السعودية -
هاتف: ٠١١/٤٠١١٩٩٩ - فاكس: ٠١١/٤٠١٣٥٩٧

P.O.Box: 2945 - Riyadh 11461 - K.S.A. - Tel: 4011999 Fax: 4013597
البريد الإلكتروني: info@darah.org.sa - موقع الإنترنت: www.darah.org.sa



/darahfoundation



/darahfoundation



/AddarabiTube



@darahFoundation



darah.org.sa